

STRASSENVERKEHRSDELINQUENZ ÄLTERER MENSCHEN

INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR
ERLANGUNG DES GRADES EINES DOKTORS DER RECHTE
BEI DEM
FACHBEREICH RECHTSWISSENSCHAFT
DER
FREIEN UNIVERSITÄT BERLIN

VORGELEGT VON
ASSESSOR
JOHANNES KAHL
IN BERLIN

~~1983~~

1984

STRASSENVERKEHRSDelinquenz ÄLTERER MENSCHEN

INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR
ERLANGUNG DES GRADES EINES DOKTORS DER RECHTE
BEI DEM
FACHBEREICH RECHTSWISSENSCHAFT
DER
FREIEN UNIVERSITÄT BERLIN

VORGELEGT VON
ASSESSOR
JOHANNES KAHL
IN BERLIN
1983

Erstgutachter: Prof. Dr. jur. Ulrich Eisenberg

Zweitgutachter: Prof. Dr. jur. Klaus Geppert

Tag der mündlichen Prüfung: 11. Juli 1984

Tabelle 10/2022 (Fortsetzung)

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meintraubenvogel

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

Meinen Eltern

INHALTSVERZEICHNIS

Abkürzungsverzeichnis	VII
Schaubildverzeichnis	XIII
Tabellenverzeichnis	XIV
Vorbemerkungen	1
1. Der Begriff des alternden Menschen	2
1.1. Der funktionale Altersbegriff	3
1.2. Die Festlegung einer Altersgrenze	4
1.2.1. Verwertbarkeit des funktionalen Altersbegriffs	5
1.2.2. Zusammenhang von chronologischem und funktionalem Altersbegriff	8
2. Ausmaß und Entwicklung des Anteils alter Menschen im Bundesgebiet	12
2.1. Das statistische Erscheinungsbild	16
2.2. Ursachen des Umschichtungsprozesses in der Bundesrepublik Deutschland	17
3. Art und Ausmaß der Teilnahme alter Menschen am Straßenverkehr	19
3.1. Bedeutung der Verkehrsbeteiligung	19
3.1.1. Formen der Verkehrsbeteiligung	20
3.1.2. Bezugsgrößen zur Bestimmung der Verkehrsbeteiligung und die Schwierigkeiten ihrer Bestimmung	20
3.2. Die Fahrleistung	23
3.2.1. Schwierigkeiten bei der Bestimmung der Fahrleistung	23
3.2.2. Untersuchungen zur Fahrleistung	24
3.2.3. Beschränkung auf deutsche Untersuchungen	27

3.2.4. Vergleichbarkeit und Relativierung der gewonnenen Daten	29
3.2.5. Die Fahrleistung älterer Menschen	30
3.3. Verkehrsbeteiligung, Führerscheinbesitz, Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis und Fahrleistung	33
3.3.1. Führerscheinbesitz in der Bundesrepublik Deutschland	34
3.3.2. Ältere Menschen als Führerscheininhaber	36
3.3.3. Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis	40
3.4. Geschätzte Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen nach der Zusatzerhebung zum Mikrozensus	42
3.5. Die Bestimmung der Verkehrsbeteiligung nach dem Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis	42
3.6. Standardisierung des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis	44
3.7. Prozentuale Verkehrsbeteiligung älterer Menschen im motorisierten Straßenverkehr von 1953 - 1980	44
3.8. Der ältere Mensch als Verkehrsteilnehmer im nichtmotorisierten Verkehr	48
3.8.1. Der ältere Mensch als Fahrradfahrer	50
3.8.2. Der ältere Mensch als Fußgänger	51
4. Erscheinungsformen der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen sowie ihre quantitative Bedeutung im Hinblick auf die Gesamtkriminalität dieser Altersstufe	52
4.1. Der Begriff des Verkehrsdeliktes	54
4.2. Der Umfang des Erscheinungsbildes der Straßenverkehrsdelinquenz des alternden Menschen	54
4.2.1. Die absoluten Zahlen	54
4.2.2. Der Anteil der 70-jährigen und Älteren an der Verkehrsdelinquenz	60
4.3. Vergleich mit dem Erscheinungsbild der Gesamtkriminalität des alternden Menschen	61

4.4. Die Verkehrsdelinquenz älterer Menschen im Verhältnis zur Straßenverkehrsdelinquenz insgesamt	63
4.5. Die Struktur des Erscheinungsbildes der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen	64
4.5.1. Bedeutung	64
4.5.2. Strukturierung	65
4.5.3. Die quantitative Analyse der Verkehrsdelikte älterer Menschen	67
4.5.4. Verkehrsdelinquenz aller Altersgruppen	67
4.5.5. Die Variationsbreite der Verkehrsdelinquenz älterer Menschen	68
4.6. Darstellungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsdelinquenz des älteren Menschen	76
4.7. Die statistische Erfassung der Gefährdung durch den älteren Menschen	80
4.8. Einzeldelikte und unterschiedliche Gefährdung durch den älteren Menschen	82
4.8.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort	82
4.8.2. Fahrlässige Tötung im Straßenverkehr	85
4.8.3. Fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr	88
4.8.4. Die Gefährdung des Straßenverkehrs	92
4.8.5. Trunkenheit im Straßenverkehr (ohne Fremdschaden)	95
4.8.6. Führen eines Kfz - ohne Erlaubnis trotz Verbot	98
5. Aussagemöglichkeiten über den tatsächlichen Umfang der Verkehrsdelinquenz des alternden Menschen	101
5.1. Gründe für die Nichtregistrierung und Falschregistrierung begangener Verkehrsdelikte	101
5.1.1. Die Vernachlässigung der Verkehrsdelinquenz und des höheren Lebensalters durch die Dunkelfeldforschung	103

5.1.2. Dunkelfeldschätzungen für die Verkehrsdelinquenz	105
5.1.3. Weitere Unsicherheitsfaktoren	106
5.1.3.1. Änderungen in der Gesetzgebung	107
5.1.3.2. Änderungen in der Rechtsprechung	109
5.1.3.3. Die unterschiedliche Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige	110
5.1.3.4. Die Verfolgungsintensität	114
5.1.3.4.1. Die polizeiliche Verfolgung	114
5.1.3.4.2. Die staatsanwaltschaftliche Verfolgung	116
5.1.3.5. Mängel in der Führung der Statistik	119
5.1.3.5.1. Art der Geschäftserledigung	119
5.1.3.5.2. Das Problem der "bereinigten" Verurteiltenzahlen - Abweichungen im Hinblick auf die Verurteiltenzahlen älterer Menschen	119
5.1.3.5.3. Die Zählweise der Verurteiltenstatistik	121
5.2. Das Erscheinungsbild der Kriminalstatistiken und ihre Verwertbarkeit für die vorliegende Untersuchung	122
5.3. Zusammenfassende Bemerkungen und Aussagewert der Verurteiltenstatistik	123
6. Zur Kriminologie der Straßenverkehrsdelinquenz	129
6.1. Die Sonderstellung der Verkehrsdelinquenz und ihre Stellung im Verbrechenssystem der Kriminologie	129
6.2. Zur Verkehrsdelinquenz und zum Verkehrstäter im allgemeinen	131
6.2.1. Typologie der Verkehrstäter und -teilnehmer	134
6.2.2. Der Rückfalltäter und die Zusammenhänge der Verkehrsdelinquenz mit der klassischen Kriminalität	138

6.2.3. Merkmale der Täter, die eine fahrlässige Körperverletzung verursacht haben	141
6.2.4. Merkmale der Täter, die eine fahrlässige Tötung verursacht haben	143
6.2.5. Merkmale der Täter, die eine Straßenverkehrsgefährdung verursacht haben	145
6.2.6. Merkmale der Täter, die ohne Fahrerlaubnis fahren	147
6.2.7. Tätermerkmale der sich unerlaubt vom Unfallort Entfernenden	149
6.2.8. Merkmale der Trunkenheitstäter	154
7. Altersabhängige Zusammenhänge der Straßenverkehrsdelinquenz	161
7.1. Das Problem der Überforderung des älteren Menschen im Straßenverkehr	162
7.2. Zur Überforderungsproblematik im allgemeinen	163
7.3. Altersspezifische Besonderheiten der Überforderung	169
7.3.1. Defizite des älteren Menschen und ihre Bedeutung für die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr	170
7.3.1.1. Physiologische Faktoren	171
7.3.1.2. Sensorische und sensomotorische Leistungseinbußen	171
7.3.1.3. Bemerkungen zur Abnahme geistiger Leistungs- und Lernfähigkeit	175
7.3.1.4. Altersbedingte Persönlichkeitsveränderungen	177
7.3.2. Allgemeine Gedanken zur Kompensation von Leistungsmängeln älterer Verkehrsteilnehmer	178
7.3.2.1. Die Leistungsvorbedingungen	180
7.3.2.2. Möglichkeiten der Kompensation von Leistungsmängeln durch den älteren Kraftfahrer	181
7.4. Abschließende Bemerkungen zur Überforderungssituation des älteren Menschen im Straßenverkehr	187

8. Die klassische Alterskriminalität	191
8.1. Die Deliktsstruktur der klassischen Alterskriminalität	191
8.2. Geschlechtsspezifische Besonderheiten der klassischen Alterskriminalität	193
8.3. Vorstrafen und sozialer Status	194
8.4. Der Stellenwert der Sexualdelikte für die klassische Alterskriminalität	196
8.5. Typologie der Straftäter der (klassischen) Alterskriminalität	198
9. Theorien der Alterskriminalität	201
10. Stellungnahme zu den Theorien der Alterskriminalität	205
11. Konsequenzen für die Kriminalprophylaxe	213
11.1. Die gesetzlichen Grundlagen der Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr und die Auslegung dieser Bestimmungen durch Judikative und Exekutive - unter besonderer Berücksichtigung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen	214
11.1.1. Die Erteilung der Fahrerlaubnis	216
11.1.2. Der Entzug oder die nachträgliche Beschränkung der Fahrerlaubnis unter dem Gesichtspunkt altersbedingter Ungeeignetheit	218
11.1.3. Möglichkeiten der Kenntnisnahme der Verwaltungsbehörde von Ungeeignetheit oder eingeschränkter Eignung zum Führen eines Kfz	222
11.2. Vorschläge für Maßnahmen präventiver Kontrolle	225
11.3. Die rechtliche Behandlung des alternden Straftäters unter besonderer Berücksichtigung der Diskussion um die Schaffung eines Altersstrafrechts	231
12. Zusammenfassung	244
Literaturverzeichnis	248

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

aA	anderer Auffassung
aaO	am angeführten Ort
Abs.	Absatz
AccAnalyPrev	Accident Analysis and Prevention (Oxford)
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
Annals	The Annals of the American Academy of Political and Social Science (Philadelphia)
ÄrztlP	Ärztliche Praxis (München-Gräfelfing)
ÄrztlWsch	Ärztliche Wochenschrift (Berlin/Göttingen/Heidelberg)
aF	alter Fassung
AFG / AFO	Arbeits- und Forschungsgemeinschaft Straßenverkehr und Verkehrssicherheit (Köln)
AG	Amtsgericht
AGeront	Aktuelle Gerontologie (Stuttgart)
A + L	Arbeit und Leistung (Zentralblatt für Arbeitswissenschaften und soziale Betriebspraxis, Köln)
AmJPsychol	The American Journal of Psychology (New York)
AmSocRv	American Sociological Review (New York)
AmtsblBln	Amtsblatt für Berlin
Anm	Anmerkung
ArchfKrim	Archiv für Kriminologie vormals: Archiv für Kriminalanthropologie und Kriminalistik (Berlin u.a.)
AT	Allgemeiner Teil
Aufl.	Auflage
AVBMJ	Allgemeine Verfügungen des Bundesministers für Justiz
AVG	Angestelltenversicherungsgesetz
AZPsych	Allgemeine Zeitschrift für Psychiatrie und psychische - gerichtliche Medizin (Berlin)
BA	Blutalkohol Wissenschaftliche Zeitschrift für die medizinische und juristische Praxis (Hamburg)
BaSt	Bundesanstalt für Straßenwesen
Bd.	Band
BGBI I	Bundesgesetzblatt, Teil I, Bonn
BGerMed	Beiträge zur gerichtlichen Medizin (Wien)
BGHSt	Bundesgerichtshof in Strafsachen

BA	Bundeskriminalamt
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
Beschl.	Beschluß
BT	Besonderer Teil
BT-Drucksache	Bundestagsdrucksache
bzgl.	bezüglich
BZRG	Bundeszentralregistergesetz
bzw.	beziehungsweise
ca.	cirka
DA	Dienstanweisungen
DAR	Deutsches Autorecht vereinigt mit "Recht des Kraftfahrers" (München/Berlin)
ders.	derselbe
DGFVM	Deutsche Gesellschaft für Verkehrsmedizin
Diss.	Dissertation
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Berlin)
DMW	Deutsche Medizinische Wochenschrift (Stuttgart)
DRiZ	Deutsche Richterzeitung (Köln/Berlin)
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW	Deutsche Verkehrswacht
DZblK	Deutsches Zentralblatt für Krankenpflege (Kulmbach)
EG	Europäische Gemeinschaft
et al	et altera
eV	eingetragener Verein
f; ff	folgende Seite; folgende Seiten
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
Fn	Fußnote
FortM	Fortschritte der Medizin (Gauting)
GA	Goldammers Archiv für Strafrecht (Hamburg)
ggf.	gegebenenfalls
GUUV	Gesellschaft für Ursachenforschung im Straßenverkehr
H.	Heft
HdVerkmed	Handbuch der Verkehrsmedizin (Berlin/Heidelberg/New York 1968)
hM	herrschende Meinung
Hrsg	Herausgeber

HwKrim	Handwörterbuch der Kriminologie (2. Auflage, Berlin 1965 ff)
HUK	Verband der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrsversicherer
H _z	Hertz
idF	in der Fassung
idR	in der Regel
INFAS	Institut für angewandte Sozialwissenschaften (Bonn-Bad Godesberg)
i.S.	im Sinne
JCrim	Journal of Criminal Law Crimonolgy and Police Science (Chicago)
Jg	Jahrgang
JGeront	Journal of Gerontology (Washington D.C. u.a.)
Jhd.	Jahrhundert
JR	Juristische Rundschau (Berlin)
Jur.Diss.	Juristische Dissertation
JZ	Juristenzeitung (Tübingen)
Kfz	Kraftfahrzeug
KlinMblAugenhlk	Klinische Monatsblätter für Augenheilkunde (Stuttgart)
km	Kilometer
km/h	Stundenkilometer
KONTIV	kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten
Krim	Kriminalistik (Heidelberg)
KrimB	Kriminologisches Bulletin (Zürich)
KrimGegfr	Kriminologische Gegenwartsfragen 1968 ff; Kriminalbiologische Gegenwartsfragen 1953 - 1967 (Stuttgart)
KrimJ	Kriminologisches Journal (München)
KuV	Kraftfahrt- und Verkehrsrecht (Hamburg)
KZSoz	Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie (Köln/Opladen)
LG	Landgericht
LK	Leipziger Kommentar zum Strafgesetzbuch
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht (Hamburg)
Med.Diss.	Medizinische Dissertation
MKrim	Monatshefte für die gesamte kriminalistische Wissenschaft und Praxis (Berlin)

MedjurGfr	Medizinisch juristische Grenzfragen (Jena)
MedW	Medizinische Welt (Stuttgart)
MittIKrimV	Mitteilungen der deutschen Landesgruppe der Internationalen kriminalistischen Vereinigung (Berlin/Leipzig)
MschrKrim	Monatsschrift für Kriminologie und Strafrechtsreform (Köln)
MünchMedWschr	Münchener Medizinische Wochenschrift (München)
mwN	mit weiteren Nachweisen
nF	neue Fassung
NJ	Neue Justiz (Ost-Berlin)
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (München)
Nr.	Nummer
oJ	ohne Jahrgang
OLG	Oberlandesgericht
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWiG	Gesetz über Ordnungswidrigkeiten
PFA	Schriftenreihe der polizeilichen Führungsakademie (Düsseldorf)
Phil.Diss.	Philologische Dissertation
PKSt	Polizeiliche Kriminalstatistik
Pkw	Personenkraftwagen
Pol	Die Polizei (Köln/Berlin/Bonn/München)
PolJ	Polizei und Justiz Arbeitstagung des Bundeskriminalamtes Wiesbaden vom 12. - 15. Okt. 1976, Wiesbaden 1977 (Hrsg. BKA) BKA-Vortragsreihe Bd. 23
PorcSocexBiol	Proceedings of the Society for Experimental Biology and Medicine (New York) 1903 ff
Psychd20.Jhd	Die Psychologie des 20. Jahrhunderts Bd. 19 Auswirkungen auf die Kriminologie (Zürich 1981)
PsychNeuroI	Psychiatria et Neurologia (Basel)
RG	Reichsgericht
RiStBV	Richtlinien für das Straf- und Bußgeldverfahren idF vom 1.1.1967 (bundeseinheitliche Fassung) Änderung vom 2.6.1962 (BAnZ Nr. 107)
Rn	Randnummer
RVO	Reichsversicherungsordnung
s.a.	siehe auch
SchrBfV	Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr (Köln)

SchrBKA	Schriftenreihe des Bundeskriminalamtes
sec.	Sekunden
SK	Systematischer Kommentar zum StGB
Socialdata	Institut für empirische Sozialforschung GmbH (München)
sog	sogenannte
SozA	Soziale Arbeit (Berlin)
SozW	Soziale Welt (Göttingen)
StatB	Statistisches Bundesamt Wiesbaden
StaJB	Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland herausgegeben vom StatB Wiesbaden (Stuttgart/Mainz)
StatMitt	Statistische Mitteilungen des Kraftfahrtbundes- amtes und des Bundesamtes für den Güterverkehr herausgegeben vom Kraftfahrtbundesamt (Flensburg/ Bad Godesberg)
StGB	Strafgesetzbuch
StPO	Strafprozeßordnung
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
TÜV	Technischer Überwachungsverein
TU	Technische Universität
u.a.	unter anderem
Uhlk	Hefte zur Unfallheilkunde (Berlin/Heidelberg)
u.U.	unter Umständen
VDA	Verband der Automobilindustrie e.V.
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VGt	Verkehrsgerichtstag Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hamburg)
Vhdlg.	Verhandlungen
VkBl	Verkehrsblatt - Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr (Bonn)
VkMitt	Verkehrsrechtliche Mitteilungen (Bad Godesberg/ Mehlen)
Vol.	Volume
Vorbem.	Vorbemerkungen
VRs	Verkehrsrechtssammlung Entscheidungen aus allen Gebieten des Verkehrsrechts (Berlin)

WHO	World Health Organisation
WiSta	Wirtschaft und Statistik herausgegeben vom StatB (Wiesbaden/Stuttgart)
WklnWschr	Wiener klinische Wochenschrift (Wien)
z.B.	zum Beispiel
ZBlVerkMed	Zentralblatt für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie und angrenzende Gebiete; ab 1962: für Verkehrsmedizin, Verkehrspsychologie, Luft- und Raumfahrtmedizin (München)
ZfV	Zeitschrift für Verkehrssicherheit (Frankfurt/M)
ZGerMed	Deutsche Zeitschrift für die gesamte gerichtliche Medizin (Berlin)
ZGeront	Zeitschrift für Gerontologie (Darmstadt)
zitn	zitiert nach
ZPrevMed	Zeitschrift für Präventivmedizin (Zürich)
ZRP	Zeitschrift für Rechtspolitik (München/Frankfurt)
ZStW	Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft (Berlin)
z.T.	zum Teil
ZUnfB	Zeitschrift für Unfallmedizin und Berufskrankheiten (Zürich)

Schaubildverzeichnis

1. Die Phasen des menschlichen Lebenslaufs	11
2. Entwicklung des Anteils der 60- und mehr Jahre alten Männer und Frauen an der männlichen bzw. weiblichen Wohnbevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1871 - 2000	18
3. Verurteilte (mit und ohne Straßenverkehr) sowie die verurteilten 60-jährigen und Älteren, 1955 - 1981	57
4. Straftaten der männlichen Bevölkerung (Verurteilte) 1955 - 1981	58
5. Straftaten der weiblichen Bevölkerung (Verurteilte) 1955 - 1981	59
6. Prozentualer Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an der Verkehrsdelinquenz (insgesamt) 1965-1980	70
7. Prozentualer Anteil der männlichen Bevölkerung an der Verkehrsdelinquenz bei ausgewählten Verkehrsdelikten 1965 - 1980	72
8. Prozentualer Anteil der weiblichen Bevölkerung an der Verkehrsdelinquenz bei ausgewählten Verkehrsdelikten 1965 - 1980	75
9. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort 1955-1981	83
10. Fahrlässige Tötung im Straßenverkehr 1955-1981	86
11. Fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr 1955 - 1981	90
12. Gefährdung des Straßenverkehrs 1955 - 1981	93
13. Trunkenheit im Straßenverkehr 1965 - 1981	96
14. Führen eines Kfz ohne Erlaubnis trotz Verbot 1965 - 1981	99
15. Der Einfluß von Leistung, Alterung, Erfahrung und Lebensalter auf die Fahrtauglichkeit	186

Tabellenverzeichnis

1. Ausmaß und Entwicklung des Anteils älterer Menschen in der Bundesrepublik Deutschland, 1950 - 1980	14
2. Der Anteil älterer Menschen an der strafmündigen Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland, 1950 - 1980	15
3. Die Entwicklung des Führerscheinbestandes in der Bundesrepublik Deutschland (Führerschein Klasse III) 1953 - 1975	37
4. Zahl und Struktur der älteren Führerscheininhaber in der Bundesrepublik Deutschland, 1976	38
5. Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis	41
6. Prozentuale Verkehrsbeteiligung älterer Menschen 1953 - 1980	45
7. Verkehrsbeteiligung älterer Menschen in der Literatur	46
8. Der Umfang des Erscheinungsbildes der (Straßenverkehrs-)Delinquenz des alternden Menschen an den Verurteilten, 1955 - 1981	55
9. Prozentualer Anteil älterer Menschen an den verurteilten Straftätern (im Straßenverkehr und in der klassischen Kriminalität), 1955 - 1981	56
10. Prozentualer Anteil der 70-jährigen und Älteren an der Verkehrsdelinquenz alternder Menschen	61
11. Prozentualer Anteil älterer Menschen an der Gesamtkriminalität nach Geschlecht, Alter und Jahren	62
12. Prozentualer Anteil der 60- bis 70-jährigen und älteren Verkehrsdelinquenten an der Gesamtkriminalität (nach Geschlecht, Alter und Jahren), 1976-1981	63
13. Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an der Verkehrsdelinquenz (insgesamt 1955 - 1980)	69

14. Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an der Verkehrsdelinquenz (männlich), 1965 - 1980	71
15. Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an der Verkehrsdelinquenz (weiblich), 1965 - 1980	74
16. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort, 1955-1981	84
17. Fahrlässige Tötung im Straßenverkehr, 1955-1981	87
18. Fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr, 1955-1981	91
19. Gefährdung des Straßenverkehrs, 1955-1981	94
20. Trunkenheit im Straßenverkehr, 1965-1981	97
21. Führen eines Kfz ohne Erlaubnis trotz Verbot, 1965-1981	100

Soweit die Schaubilder und Tabellen keine Quellenangaben enthalten, sind sie den Angaben des StatB entnommen. Die prozentualen Angaben beruhen auf eigenen Berechnungen.

Vorbemerkungen

Obwohl der ältere Mensch in immer stärkerem Maße das Bevölkerungsbild in der Bundesrepublik Deutschland prägt, finden sich im deutschsprachigen Raum vergleichsweise wenig umfassende Darstellungen, welche sich unter kriminologischen Gesichtspunkten mit dem Straftäter fortgeschrittenen Lebensalters befassen.

Die vorhandenen Analysen der Alterskriminalität liegen z.T. auch schon viele Jahre zurück. Ausführliche kriminologische Abhandlungen zur Straßenverkehrsdelinquenz des älteren Menschen fehlen sogar völlig.

Wenn auch die kriminalpolitische Bedeutung der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen keinesfalls überschätzt werden sollte, ist die Thematik von Interesse, weil sie der Vervollständigung kriminologischen Wissens dienlich ist. Schließlich kann die vorliegende Arbeit auch als Beitrag zur gerontologischen Forschung angesehen werden.

Im folgenden soll die Straßenverkehrsdelinquenz der gesamten Lebensaltersstufe der älteren Menschen dargestellt werden. Ausgegangen wird somit von einem weiten Begriff der Alterskriminalität. Erfasst werden sollen alle älteren Verkehrsdelinquenten und nicht nur ein kleiner Täterkreis aus der Gruppe der Spätkriminellen oder der Straftäter, deren Rechtsbrüche sich auf körperliche, psychische oder soziale Prozesse des Alterns zurückführen lassen.

1. Der Begriff des alternden Menschen

Schon in vorwissenschaftlichen Äußerungen ist der alte Mensch unterschiedlich charakterisiert worden.

In der Schrift "Cato maior de senectute" Ciceros (106 - 43 v.Chr.) werden in großer Zahl Feststellungen über die Veränderung geistiger Leistungsfähigkeiten getroffen, und unter Hinweis auf Beispiele in der griechischen und römischen Geschichte werden vor allem große wissenschaftliche, staatspolitische und künstlerische Taten über 80-jähriger dargestellt (1).

Desgleichen hat Platon (427 - 347 v.Chr.) in seiner "Politeia" ein positives Bild des Alterslebens gezeichnet. Aristoteles (384 - 322 v.Chr.) beschreibt demgegenüber in der "Rhetorik" ein vom Abbau gekennzeichnetes Leben, die Streitsüchtigkeit im Alter und das Mitleid als Ausdruck der Schwäche.

Diese konträren Aussagen und Beobachtungen sind - wie wir aus unserer täglichen Lebenserfahrung wissen - trotz ihrer scheinbar unvereinbaren Inhalte zutreffend.

Viele Untersuchungsergebnisse bestätigen die Heterogenität im Verhalten des alten Menschen (2).

Das inhomogene Erscheinungsbild des Menschen im höheren Lebensalter trägt dazu bei, daß sich bei der Durchsicht der Literatur keine genaue Aussage über die untere Grenze des Alters findet (3).

(1). Lehr 1972, 17.

(2) Baltes/Schaie Heilkunst 4 (1974) 61 ff; Kutner Gerontologist 2 (1962) 5 ff; Stoßberg AGeront 4 (1974) 345 ff; Wittenberg 1977, 13 f mwN.

(3) Böcher ZGeront 10 (1977) 169.

Dennoch dient das Lebensalter als einfache und leicht registrierbare Größe bei fast allen Studien über Leistung und Verhalten von Menschen als Variable (1).

Das Einfachste ist es, den Begriff des Alters nach dem Geburtsdatum eines Menschen festzulegen, was nichts anderes bedeutet, als sich an der kontinuierlichen physikalischen Zeit zu orientieren. Wo beginnt dann aber das "Alter"?

In einer amerikanischen Befragung erklärte die Hälfte der 65- bis 69-jährigen, sie gehörten dem mittleren Alter an, und 10 % der Befragten empfanden sich als jung. Erst alle 80-jährigen dieser Untersuchung bezeichneten sich als alt oder im fortgeschrittenen Alter (2).

Von Mitmenschen hingegen werden 60- bis 65-jährige häufig schon als alt bezeichnet (3). Allein die subjektive Einstellung des Betroffenen und Dritter kann somit infolge der erheblichen Schwankungsbreite nicht als ein geeigneter Maßstab angesehen werden, obgleich das sog. subjektive Alter nicht völlig außer acht gelassen werden darf.

1.1. Der funktionale Altersbegriff

Um die Grenze des Alters zu bestimmen, geht man auch von einem "funktionalen Altersbegriff" aus, welcher die Begriffe des biologischen Alterns, des sozialen oder soziologischen Alterns und des psychologischen

(1) Winkler 1965, 175.

(2) Tews 1971, 15 zit. Untersuchungen von Harringhurst und Albrecht 1953 und von Phillips 1957. Ähnliche Ergebnisse ermittelte Blau (Sociological Review 21 (1956) 198) in einer Umfrage im Staate New York.

(3) Baumann ZGeront 14 (1981) 245.

Alterns umfaßt (1).

Das sog. biologische Altern wird als jener Zustand bezeichnet, welcher innerhalb einer Spezies für das chronologische Alter charakteristisch ist. Die Bestimmung des biologischen Alterns beruht dabei auf der Annahme, daß der Alterungsprozeß des Organismus strukturellen und funktionsmäßigen Wandlungen unterliegt, welche gesetzesmäßig sind (2).

Unter dem psychologischen Alter, welches auch als Leistungsalter bezeichnet wird, versteht man die altersmäßige Anpassungsfähigkeit und das Leistungspotential eines Menschen.

Der Begriff des sozialen und soziologischen Alters wird als dritte Unterform des funktionalen Altersbegriffes weitgehend von der Struktur der Gesellschaft bestimmt. Vorrangig handelt es sich um Verhaltensweisen des alternden Menschen auf die wirtschaftlichen, soziologischen und beruflichen Konditionen.

Somit ist klargelegt, daß der Status "Altsein" immer nur eine individuell bedingte Frage sein kann, da es kennzeichnende Verhaltensweisen alter Menschen nicht gibt (3).

1.2. Die Festlegung einer Altersgrenze

Um Vorstellungen über die Quantität der Verkehrsdelinquenz älterer Menschen zu entwickeln, ist es notwendig, einen Unterwert des Alterns zu benennen. Es muß aber bedacht werden, daß die Frage "wie alt ist alt" (4)

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 169 ff; Marsh Traffic Engineering 31 (1960) 11 ff. Gebräuchlich ist auch nur die Unterscheidung zwischen dem kalendarischen und biologischen Alter. Amelunxen 1960, 9 ff; Fopp 1969, 15 ff.

(2) Hofecker/Skalicky et al AGeront 11 (1981) 8.

(3) Lehr 1974, 103 ff, 121.

(4) Böcher/Geiler 1981, 19; Amelunxen aa0; Fopp aa0.

sich jeweils nur individuell an Kalenderjahren beantworten läßt.

1.2.1. Verwertbarkeit des funktionalen Altersbegriffs

Geht man von den genannten Kriterien des funktionalen Altersbegriffs aus, so läßt sich zunächst anhand der maximalen Lebensspanne jeder Species feststellen, daß derjenige, der in den oberen Grenzbereich vorstößt, als alt gelten muß. Diese Lebensspanne wird in einer hochzivilisierten Gesellschaft größer sein als in einer unterentwickelten Gesellschaft, wo im Extremfall bereits mit 35 - 40 Jahren die durchschnittliche Lebenserwartung überschritten ist (1).

Ein weiteres Kriterium ist die Stellung des Individuums innerhalb der gleichen Gesellschaftsordnung. Während der 35-jährige als Hochleistungssportler in vielen Sportarten zum "alten Eisen" gehört (2), wird er im gleichen Alter als Spitzenpolitiker zu den jüngeren Jahrgängen gerechnet.

Bezugspunkt der vorliegenden Untersuchung ist der Straßenverkehr. Die gesellschaftliche Vorstellung über das "Altsein" ist im Rahmen der Teilnahme am Straßenverkehr nicht an altersspezifische Umstände gebunden. Vielmehr sind die allgemein gesellschaftlichen Anschauungen über das Altsein heranzuziehen. Dabei ist vor allem an das Ausscheiden aus dem Arbeitsprozeß zu denken. Diesem kommt unter soziologischen, aber auch unter Verkehrsbeteiligungsaspekten Bedeutung zu.

(1) Vgl. Narr 1976, 13 f.

(2) Göppinger 1980, 461; Haag 1977, 34.

Aus soziologischer Sicht wird im wesentlichen angeführt, daß man dann betagt sei, wenn man die Rolle des älteren Menschen in der Gesellschaft zugeteilt bekomme, wie dies mit dem Akt der Pensionierung geschehe (1). In einer überwiegend auf Leistung ausgerichteten Gesellschaft trete der aus dem Arbeitsleben Ausgeschiedene nur noch als Nehmender in Erscheinung. Im Unterschied zu der ähnlichen Problematik bei Jugendlichen und Kindern habe die Leistungsgesellschaft vom ausgegliederten Menschen in der Regel nur noch wenig zu erwarten (2).

Unter Verkehrsbeteiligungsaspekten ist das Ausscheiden aus dem Arbeitsprozeß insoweit bedeutsam, als mit dem Wegfall der täglichen Fahrt zum Arbeitsplatz ein regelmäßiger Weg entfällt. Unter Umständen wird sogar aus diesem Grund auf die Teilnahme am motorisierten Verkehr völlig verzichtet.

Für die Ausgliederung des Menschen aus dem Arbeitsprozeß legte der Gesetzgeber die Altersgrenze erst am Anfang des 20. Jahrhunderts einheitlich fest: Im Reichsbeamtengesetz von 1873 wurde die Altersgrenze bereits auf das 65. Lebensjahr festgelegt (§ 34 a Reichsbeamtengesetz). Im Jahre 1911 wird "wie dem Reichs- und Staatsbeamten auch dem Angestellten das Recht eingeräumt, bei einem Alter von 65 Jahren die Bewilligung des Ruhegeldes herbeizuführen" (3). Im selben Jahr wurde die Grenze für den Erhalt eines Altersruhegeldes für Arbeiter vom 70. Lebensjahr auf das 65. Lebensjahr herabgesetzt (4).

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 169.

(2) Birkenstock et al Pol 73 (1982) 138.

(3) Anlage Nr. 1035 zu den Vhdlg. des Reichstages 1911.

(4) Gesetz betr. der Invaliditäts- und Altersversicherung vom 22.6.1889 in Kraft seit 1891; RVG in Kraft seit 1916.

Vorausgegangen waren 1907 die Vorlage einer Erhebung an den Reichstag (1) über die Altersstruktur der Arbeitnehmer des Jahres 1895 und im Vergleich dazu eine Umfrage über die der Angestellten im Jahre 1903. Die Untersuchung erfaßte 200.000 Personen. Eine Auswertung für alle Arbeitnehmer ergab 4.28% der 60 - 70-jährigen und 0.93% der über 70-jährigen an der arbeitenden Bevölkerung. Bei den Angestellten waren es in der erstgenannten Gruppe 2.62%; bei den Ältesten nur 0.23%. Auf dieser Basis entschloß man sich die Altersgrenze für die Angestellten und Arbeiter ebenfalls auf das 65. Lebensjahr festzulegen. Neben dem wohlverdienten Ruhestand war für die Festlegung einer Altersgrenze mit der Verpflichtung zum Ausscheiden aus dem Berufsleben der zu erwartende Abbau der Kräfte und die nachlassende Leistungsfähigkeit bei dem durchschnittlichen Arbeitnehmer von Bedeutung. Unter dem wirtschaftlichen Druck der Ruhrbesetzung (27.10.1923) wurde eine obere Altersgrenze eingeführt (2), und in der Regel tritt diese auch noch heute bei Vollendung des 65. Lebensjahres ein. Das untere Renten- und Pensionsalter wird in Berücksichtigung der flexiblen Altersgrenze und der individuellen Leistungsfähigkeit heute zwischen dem 60. und 65. Lebensjahr erreicht (3), und tendenziell zeichnet sich eine Verschiebung der Altersgrenze auf das 60. Lebensjahr hin ab. Begünstigt wird dies durch die schlechte wirtschaftliche Entwicklung sowie durch die Verknappung der Arbeitsplätze in der Bundesrepublik Deutschland (4).

Der Begriff des alten Menschen ist im Rahmen dieser Arbeit neben dem sozialen oder soziologischen Altersbegriff auch an den weiteren Elementen des funktionalen Alters am psychologischen, vornehmlich aber am biologischen Alter zu orientieren.

(1) Anlage Nr. 226 zu den Vhdlg des Reichstages 1907.

(2) Brockhaus Bd 1 1968, 398.

(3) § 25 AVG, § 1248 RVO.

(4) 1980 war rund 1 Million Arbeitnehmer 60 Jahre oder älter, was bei 27 Millionen Arbeitnehmern einen Anteil von 3.8% an den Erwerbstätigenzahlen entspricht (Kürzinger 1982, 200).

Soweit auch die Bedeutung des sozialen, psychologischen und biologischen Alters als Teil des funktionalen Alters erkannt ist, wäre eine Untersuchung eines durch so viele individuelle Faktoren geprägten Altersbegriffs allenfalls in einer Primäruntersuchung (für jeden Einzelfall) denkbar.

Da aber auch die vorliegenden Untersuchungen den Begriff des alternden Menschen am chronologischen Alter orientieren und nicht am funktionalen Altersbegriff, scheidet eine differenzierte funktionale Betrachtung aus.

1.2.2. Zusammenhang von chronologischem und funktionalem Altersbegriff

Nicht zu bestreiten ist die Tatsache, daß sich das chronologische bzw. kalendarische Alter eines Menschen häufig schon subjektiv anhand des Erscheinungsbildes annähernd bestimmen läßt. Dies ermöglichen die äußerlich erkennbaren Altersanzeichen, welche einhergehen mit dem Altern der Organe und Gewebe (1). Typisch ist die Veränderung von Körpergewicht und Größe sowie die der Haltung, des Ganges und der Haarfarbe. "Zur Altersbrille gesellt sich als treuer Begleiter das Notizbuch" (2). So dokumentieren sich die Trübung der Augenlinse und das Nachlassen der Merkfähigkeit für den Betrachter.

Bereits nach dem 40. Lebensjahr wird dieser biologische Altersabbau erkennbar (3). Zwischen dem 46. und 55. Lebensjahr soll ein deutlicher sensomotorischer Leistungs-

(1) Haferkamp 1964, 11.

(2) FvMüller zitn Kehrner 1952, 64.

(3) Valentin et al 1978, 197.

knick in Erscheinung treten(1) ; Involutionerscheinungen beginnen gegenüber den Evolutionerscheinungen zu überwiegen (2). Bei allen Altersveränderungen ist aber zu bedenken, daß es sich in den wenigsten Fällen um einen harmonischen Alterungsprozeß handelt. Vielmehr ist in der überwiegenden Zahl der Fälle, mit Veränderungen aufgrund pathologischer Erscheinungen zu rechnen. Anderenfalls wären 100-jährige die Regel und nicht die Ausnahme (3) .

Für die Festlegung einer Altersgrenze läßt sich demnach im wesentlichen festhalten: Die durchschnittliche Lebensdauer, die in der Bundesrepublik Deutschland die männliche Bevölkerung zu erwarten hat, liegt bei 69 Jahren, für die weibliche Bevölkerung bei 75,6 Jahren (4). Begrifflich muß man als älterer Mensch gelten, wenn man - statistisch gesehen - den oberen Bereich der durchschnittlich zu erwartenden Lebensdauer erreicht hat. Gleiches gilt, wenn die Involutionerscheinungen die Evolutionerscheinungen zu überwiegen beginnen. Involutionerscheinungen allein berechtigen andererseits auch dann noch nicht von einem älteren Menschen zu sprechen, wenn sie sich - wie häufig in der Lebensmitte - erkennbar äußern.

Trotz starker Variabilität gesellschaftlicher und persönlichkeitsimmanenter Einflüsse darf aber das kalendarische Alter bei gerontologischen Fragestellungen nicht unberücksichtigt bleiben, denn das chronologische

(1) Hartmann HP ZGeront 14 (1981) 296; Ries 1972, 164.

(2) Kehr 1952, 15; Involution = Abbau; Evolution = Aufbau.

(3) Durch Bekämpfung der altersbedingt auftretenden Erkrankungen hält Doerr sogar eine Lebenserwartung von 120 Jahren für möglich (Banschewski et al (Hrsg.) TägÄrztlP Nr. 1 (1983) 6.

(4) Für die Jahre 1976/1978, Brockhaus Bd. 25, 440; seit der Jahrhundertwende ist besonders bei der weiblichen Population eine starke Zunahme der Lebenserwartung zu verzeichnen. Von rund 100 lebend Geborenen erreichten nur 44 Ausgang des letzten Jahrhunderts das 60. Lebensjahr. 1967/1969 waren es 78. Bei der weiblichen Bevölkerung ist der Anteil derer, die das 60. Lebensjahr erreichten von 51% sogar auf 87% gestiegen (StatB 1971 Der ältere Mitbürger, 9).

und das funktionale Alter variieren nicht unabhängig voneinander (1).

Schließlich ist dem Ausscheiden aus dem Berufsleben unter soziologischen und Verkehrsbeteiligungsaspekten erhebliche Bedeutung beizumessen (2). Unter Berücksichtigung des immer häufiger vorgezogenen Ruhestandes sollen daher die 60-jährigen und älteren Personen als "ältere Menschen" angesehen werden.

Bei älteren Untersuchungen und auch in einigen amtlichen Statistiken wird als Altersgrenze häufig das 65. Lebensjahr gewählt (3), weil auch das Ausscheiden aus dem Arbeitsleben sich in anderen industrialisierten Staaten gewöhnlich in diesem Alter vollzieht und eine flexible Altersgrenze im Hinblick auf den Berufsaustritt nicht existiert (4).

Die in Art und Ausmaß variierenden sozialen psychophysischen Zustände des Menschen im höheren Lebensalter bestimmen die Verkehrsteilnahme so entscheidend, daß nicht ohne weiteres von dem Typus des älteren Verkehrsteilnehmers ab dem 60. Lebensjahr ausgegangen werden kann. Eine funktionale Definition des alternden Menschen, welche hier angemessener wäre, ist jedoch nicht möglich. Demzufolge kann die gewählte Altersgrenze durchaus nach oben, möglicherweise aber auch nach unten zu verschieben sein.

Die Festlegung auf eine bestimmte Altersgrenze bietet neben diesen Unsicherheiten aber auch Vorteile:

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 260; König 1965, 134 f.

(2) Wittenberg 1977, 16.

(3) Wittenberg, 1977, 17.

(4) Patton, Rural Sociology 40 (1975) 55 ff.

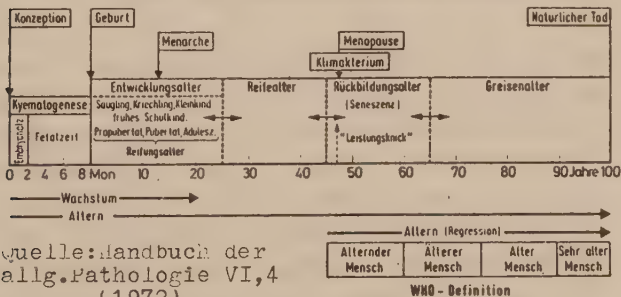
- Zunächst ist die Bestimmung einer Altersgrenze aufgrund des chronologischen Alters einfacher durchzuführen.
- Es läßt sich vermuten, daß sich individuelle Abweichungen durch die Größe des Erhebungsgegenstandes - ihrem Vorkommen entsprechend - ausgleichen werden.

Die Bestimmung des 60. Lebensjahres als untere Altersgrenze erscheint besonders zweckmäßig:

- Da die WHO für die 60 - 74-jährigen Menschen den Begriff des älteren Menschen verwendet, gebrauchen vor allem jüngere Untersuchungen diesen Lebenszeitpunkt als Beginn des Alters (1).
- Vor allem die Verurteiltenstatistiken weisen die Altersstufe der über 60-jährigen separat aus.

Andererseits wird aber im Bereich der Unfallforschung bei einem Großteil der Untersuchungen nur der Kreis der 55 - 65-jährigen und der 65-jährigen und Älteren gesondert angegeben. Soweit die Gruppe der 60 - 65-jährigen Verkehrsteilnehmer statistisch nicht gesondert berücksichtigt wird, läßt sich das Kollektiv der 55 - 65-jährigen als Kontrollgruppe heranziehen.

Die Phasen des menschlichen Lebenslaufes



(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 259; Baumann ZGeront 14 (1981) 245; Gerchow 1966, 32; Quast SozA 11 (1962) 392; Ritzel MschrKrim 55 (1972) 346; ders. BGerMed 31 (1973) 87 ff verbunden mit dem Hinweis, daß der Schwerpunkt der von ihm untersuchten Delikte zwischen dem 60. - 64. Lebensjahr begangen wurde; Szewsz 1971, 93.

2. Ausmaß und Entwicklung des Anteils alter Menschen in der Bundesrepublik Deutschland

Ebenso wie der Frage nach dem Begriff des "alten Menschen" ein erheblicher Stellenwert zukommt, kann auch der Anteil alter Menschen an der Gesamtbevölkerung als wesentliche Bezugsgröße genannt werden.

Es ist wahrscheinlich, daß jede Altersgruppe, welche in einer Gesellschaft vorhanden ist, im Wandel der Zeit wächst oder schrumpft, d. h. inkonstant ist. Diese Inkonstanz kann sich z. B. durch einen Geburtenausfall oder aufgrund hoher Sterberaten bestimmter Jahrgangsstufen sowie auf wirtschaftliche oder politische Gegebenheiten gründen.

Es ist nun denkbar, daß sich ein im Wachstum oder Abbau befindlicher Alterskreis durch seine Stärke und Schwäche sowie seine Eigenart von einer zeitlich davorliegenden oder nachfolgenden Gruppe unterscheidet (1). Derartige Eigenarten könnten sich unter anderem durch einen Vergleich zwischen dem Erscheinungsbild der Größe der Gruppe alter Menschen in der Gesellschaft über einen längeren Zeitraum ablesen lassen.

Um ein gerechtes Bild vom Anteil einer Altersstufe an der Gesamtkriminalität zu erhalten, genügt es nicht, den Bevölkerungszahlen die statistischen Werte der Kriminalitätsbelastung dieser Bevölkerungsgruppe gegenüberzustellen. Zunächst ist die Stärke dieser Populationsstufe festzustellen, und zwar im Rahmen der strafmündigen Bevölkerung. Dieses weitere Korrektiv ist nötig, da die strafmündige Bevölkerung in den amtlichen Verurteiltenstatistiken nicht gesondert ausgewiesen

(1) Olbermann 1936, 7.

wird (1). Soweit dieser Faktor unberücksichtigt bliebe, würde sich das Erscheinungsbild der Gruppe der alten Menschen gegenüber den anderen Altersgruppen im Rahmen der Gesamtdelinquenz ungerechtfertigt verkleinern. Demzufolge wird zunächst in einer Statistik die Entwicklung der Bewohnerschaft der Bundesrepublik Deutschland seit dem Jahre 1950 dargestellt.

Die Statistik ab 1957 enthält auch die Bevölkerungsgruppe aus dem Saargebiet. Soweit die amtlichen Statistiken West-Berlin bzw. das Saargebiet nicht berücksichtigten, wurde die Population hinzugerechnet. Auch altersmäßig ist die Bevölkerung nach eigenen Berechnungen auf der Grundlage der Angaben des Statistischen Bundesamtes errechnet worden, soweit die Altersgruppe der 60-jährigen und Älteren nicht gesondert ausgewiesen war.

(1) Verfahrensrechtlich ist die Strafunmündigkeit ein Prozeßhinder-
nis. Sie führt daher zur Einstellung des Verfahrens (§§
260 Abs. 3, 206 a StPO).

Ausmaß und Entwicklung des Anteils älterer Menschen in der Bundesrepublik Deutschland

Stand	insgesamt	60 +	% 60+	männl. 60+	% 60+ männl.	weibl. 60+	% 60+ weibl.
13.9.50	49 842.6	6992.3	14.03	3103.8	6.23	3888.5	7.8
31.12.51	50 173	7196.9	14.34	3156.8	6.29	4040.1	8.0
31.12.52	50 859.8	7382.3	14.51	3208.2	6.31	4174.3	8.2
31.12.53	51 476	7554.5	14.68	3251.2	6.32	4303.3	8.3
31.12.54	51 955.7	7745.8	14.91	3302.7	6.36	4443.1	8.5
31.12.55	52 521.4	7934.3	15.11	3353.1	6.38	4581.2	8.7
31.12.56	52 334.4	8032.2	15.35	3345.5	6.39	4687.3	8.9
31.12.57	54 064.4	8184	15.14	3455	6.39	4729	8.7
31.12.58	54 719	8713	15.92	3605	6.59	5108	9.3
31.12.59	55 257	8974	16.24	3702	6.67	5272	9.5
31.12.60	55 958	9234	16.5	5804	6.8	5430	9.7
6. 6.61	56 174.8	9412.6	16.76	3872.6	6.9	5540	9.8
31.12.62	57 247.2	9873	17.25	4052.3	7.08	5820.7	10.1
31.12.63	57 864.5	10140	17.52	4148.5	7.17	5911.5	10.3
31.12.64	58 587.5	10453.3	17.84	4268.6	7.29	6184.7	10.5
31.12.65	59 296.6	10720.5	18.08	4369	7.37	6351.5	10.7
31.12.66	59 792.9	10975.9	18.36	4449.9	7.44	6526	10.9
31.12.67	59 948.5	11226.8	18.73	4529.8	7.56	6697.	11.1
31.12.68	60 463	11436.6	18.92	4582.8	7.58	6853.2	11.3
31.12.69	61 194.6	11641.7	19.02	4631.3	7.57	7010.4	11.4
31.12.70	60 650.6	11678.7	19.26	4650	7.67	7028.7	11.5
31.12.71	61 502.5	11967.8	19.46	4711.8	7.66	7256	11.8
31.12.72	61 809.4	12151.6	19.66	4750.9	7.69	7400.7	11.9
31.12.73	62 101.4	12302.8	19.81	4773.5	7.69	7529.3	12.1
31.12.74	61 991.5	12426.6	20.05	4782.2	7.71	7644.4	12.3
31.12.75	61 644.6	12027.7	19.51	4614.2	7.51	7413.5	12.0
31.12.76	61 442	11839.1	19.27	4503.9	7.33	7335.2	11.9
31.12.77	61 352.7	12003.3	19.56	4495.2	7.33	7508.1	12.2
31.12.78	61 321.7	11805.1	19.25	4378.9	7.14	7426.2	12.1
31.12.79	61 439.3	11803	19.21	4345.7	7.07	7458.2	12.1
31.12.80	61 657.9	11966	19.41	4375.8	7.1	7590.2	12.3

Quelle: Statistisches Bundesamt

(% Angaben - eigene Berechnungen)

**Der Anteil älterer Menschen an der strafmündigen
Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland**

Stand	strafmündige Bevölkerung	% 60+	% 60 + männlich	% 60 + weiblich
13.9.1950	39 053.6	17.9	7.95	9.95
31.12.1951	39 475.4	18.23	8.0	10.23
31.12.1952	40 270.9	18.33	7.97	10.36
31.12.1953	41 080.1	18.39	7.91	10.48
31.12.1954	41 576.6	18.63	7.94	10.69
31.12.1955	43 415.8	18.28	7.72	10.56
31.12.1956	43 281.7	18.56	7.73	10.83
31.12.1957	43 495.3	18.82	7.94	10.88
31.12.1958	43 995.0	19.8	8.19	11.61
31.12.1959	44 155.8	20.32	8.38	11.94
6. 6.1960	44 569.5	20.72	8.53	12.19
31.12.1961	44 691.4	21.06	8.67	12.39
31.12.1962	45 373.3	21.76	8.93	12.83
31.12.1963	45 746.9	22.17	9.07	13.1
31.12.1964	46 209.7	22.62	9.24	13.38
31.12.1965	46 652.4	22.98	9.37	13.61
31.12.1966	46 894.3	23.41	9.49	13.92
31.12.1967	46 846.3	23.97	9.67	14.3
31.12.1968	47 192.5	24.23	9.71	14.52
31.12.1969	47 800.8	24.35	9.69	14.66
31.12.1970	48 270.4	24.19	9.63	14.56
31.12.1971	48 273.1	24.79	9.76	15.03
31.12.1972	48 675.7	24.96	9.76	15.2
31.12.1973	49 282.8	24.96	9.69	15.27
31.12.1974	49 476.3	25.12	9.67	15.45
31.12.1975	49 558.8	24.27	9.31	14.96
31.12.1976	49 778.9	23.78	9.04	14.74
31.12.1977	50 164.1	23.93	8.96	14.97
31.12.1978	50 593.0	23.33	8.66	14.67
31.12.1979	51 122.2	23.09	8.5	14.85
31.12.1980	51 604.0	23.19	8.48	14.71

2.1. Das statistische Erscheinungsbild

Der vorliegenden Statistik läßt sich entnehmen, daß der Anteil der über 60-jährigen (auch an der strafmündigen Bevölkerung) bis zum Jahre 1974/75 ständig angestiegen ist. Der relative Anteil dieser Bevölkerungsgruppe ist etwa seit dem Jahre 1968 nahezu konstant. Nach Vorausschätzungen soll zunächst eine Veränderung bis zum Jahre 1990 nur in geringem Umfang eintreten (1). Die Wohnbevölkerung soll allerdings im Jahre 1990 auf 58.6 Millionen sinken (2). Nach anderen Voraussagen werden bis zum Jahre 2000 25 % der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland 60 Jahre und älter sein (3). Der Anteil an der strafmündigen Bevölkerung dürfte erfahrungsgemäß etwa um 3 - 4 % höher liegen. Für den gleichen Zeitraum wurde die Zahl der Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland auf etwa 56 Millionen prognostiziert (4). Bedenkt man, daß im Jahre 1978 nur etwa 11 % der Population 60 Jahre und älter waren (5), so wird das Ausmaß des Umschichtungsprozesses in der Bevölkerungspyramide deutlich. Im Jahre 1970, dem Jahr der bisher letzten Volkszählung im Bundesgebiet, war der Anteil der über 60-jährigen nahezu doppelt so groß (19.3%).

(1) Höhn/Linke WiStA 1976 Bd. 1, 340.

(2) Shell 1979, 16.

(3) Emde Weltbild Nr. 7 (1983) 38.

(4) Shell aaO.

(5) Göppinger 1980, 490.

2.2. Ursachen des Umschichtungsprozesses in der Bundesrepublik Deutschland

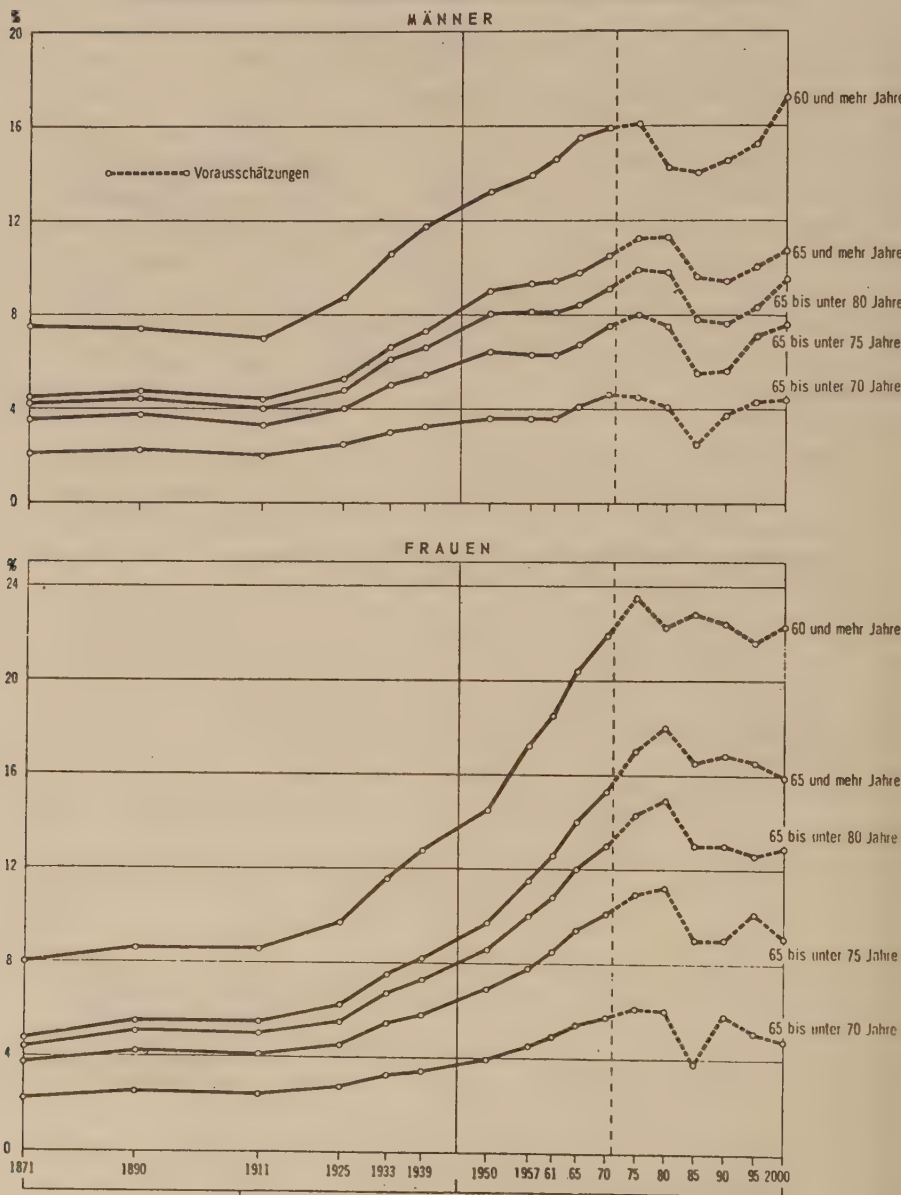
Als Hauptursache ist der medizinische und pharmazeutische Fortschritt anzuführen, welcher neben der perfekteren medizinischen Betreuung eine Verbesserung der hygienischen Konditionen sowie die Möglichkeit vereinfachter Geburtenkontrolle geschaffen hat. Hinzu tritt unter anderem die positive Veränderung der ökonomischen Landschaft, welche zur Hebung des allgemeinen Lebensstandards beitrug.

Obwohl der medizinische Fortschritt auch die Rate der Säuglings- und Kindersterblichkeit in hohem Grade reduziert hat, konnte dies die strukturellen Veränderungen nur dämpfen, nicht aber bestimmen.

Zu den genannten Aspekten sind ferner die durch die Wirtschaftskrisen, Kriege und deren weitere Folgen verursachten unnatürlichen Verschiebungen in der Bevölkerungspyramide zu berücksichtigen (1).

(1) Fürstenberg 1967, 19.

ENTWICKLUNG DES ANTEILS DER 60 UND MEHR JAHRE ALTEN MÄNNER UND FRAUEN
AN DER MÄNNLICHEN BZW. WEIBLICHEN WOHNBEVÖLKERUNG IN DEN JAHREN 1871 BIS 2000



Quelle :Statistisches Bundesamt

3. Art und Ausmaß der Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr

3.1. Bedeutung der Verkehrsbeteiligung

Das Bestreben der vorliegenden Untersuchung, Abhängigkeiten und Zusammenhänge der sich mit dem Alter verknüpfenden Straßenverkehrsdelinquenz aufzuzeigen, darf den Zusammenhang zwischen Verkehrsteilnahme und Fehlverhalten im Straßenverkehr nicht unberücksichtigt lassen. Anderenfalls wäre eine effektive Ermittlung der Gefährdung durch den älteren Menschen im Straßenverkehr ausgeschlossen. Die absoluten Zahlen der statistischen Erscheinungsformen sind im Hinblick auf die relative Deliktsbelastung ansonsten wenig aussagekräftig.

Erst die Kenntnis von Art und Umfang der Verkehrsteilnahme verschiedener Altersgruppen ermöglicht es, einen Maßstab zu beschreiben, an welchem sich die Deliktsbelastung einer bestimmten Altersgruppe relativieren läßt. Dies wird insbesondere dadurch begründet, daß nur derjenige, der am Straßenverkehr teilnimmt, auch in ihm auffällig werden kann (1).

Weiterhin ist derjenige im Straßenverkehr als gefährlich einzuschätzen, der bei geringer Teilnahme eine ähnlich hohe Deliktsrate aufweist wie die sonstigen Verkehrsteilnehmer oder von dem bei gleichhoher Beteiligung eine größere Anzahl von Normbrüchen verzeichnet ist. Soweit ersichtlich, existiert zumindest im deutschsprachigen Raum nur eine empirische Untersuchung, welche sich speziell mit der Teilnahme älterer Menschen im Straßenverkehr beschäftigt(2).

(1) Keupp MschrKrim 65 (1982) 226; Paul ZGeront 8 (1975) 272; Schneider W 1978 a, 61.

(2) Wittenberg 1977, 11; diese Feststellung treffen auch Langen KrimGegfr 1960, 86; Rustenmeyer AGeront 5 (1975) 167; Schmidt J Polizei/Technik/Verkehr 12 (1969) 479 ff.

3.1.1. Formen der Verkehrsbeteiligung

Teilnehmer am Straßenverkehr ist durch den Ausbau des Verkehrsnetzes und durch die Verstädterung der ganz überwiegende Teil der Bevölkerung in der Bundesrepublik Deutschland. Freilich ist die Form der Verkehrsteilnahme recht unterschiedlich. Im wesentlichen lassen sich nach Art der Beteiligung drei große Gruppen von Verkehrsteilnehmern unterscheiden.

Diejenigen, welche ohne den Einsatz technischer Fortbewegungsmittel am Straßenverkehr teilnehmen, andere, die technische Hilfsmittel gebrauchen, diese aber ausschließlich mit eigener Körperkraft betreiben (Radfahrer, Rollstuhlfahrer etc.), und schließlich die Gruppe, die technische Hilfsmittel verwendet, welche überwiegend oder ausschließlich durch einen Motor betrieben werden (Auto, Motorrad etc.).

Zunächst soll die Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr behandelt werden, welche zweifellos die herausragende Rolle für die Delinquenz im Straßenverkehr einnimmt.

3.1.2. Bezugsgrößen zur Bestimmung der Verkehrsbeteiligung und die Schwierigkeiten ihrer Bestimmung

Um das Ausmaß der Verkehrsteilnahme zu bestimmen, stellt sich zunächst die Frage nach der bestmöglichen Vorgehensweise; denn es finden sich bei Durchsicht der einschlägigen Literatur keine Untersuchungen über die Verteilung der Verkehrsteilnahme im motorisierten Bereich bei ein- und derselben Person in verschiedenen Lebensaltern.

Für viele Autoren ist daher die Bestimmung der Fahrleistung einer bestimmten Bevölkerungsgruppe die geeignete Methode zur Ermittlung der Verkehrsbeteiligung; denn sie stellt die entscheidende Bezugsgröße dar (1).

Ebenso geeignet erscheint es, zur Ermittlung des Umfanges der Verkehrsbeteiligung den Zeitraum heranzuziehen, den eine Person durchschnittlich im Straßenverkehr verbringt (2). Daß die Dauer der Verkehrsteilnahme für die Feststellung der motorisierten Verkehrsbeteiligung in dieser Arbeit weniger Beachtung findet, gründet sich überwiegend darauf, daß derartige Untersuchungen in erheblich geringerem Umfang vorliegen. Soweit derartige Untersuchungen vorliegen, sind sie für die Bestimmung der relativen Deliktsbelastung einer Altersgruppe meist ungeeignet. Da es sich vorwiegend um Beiträge der Unfallursachenforschung handelt, wird die Verkehrsbeteiligung unter dem Gesichtspunkt der Unfallgefährdung einzelner Altersgruppen erarbeitet, bei welcher eine Differenzierung zwischen Selbstfahrern und Mitfahrern nicht vorgenommen wird (3). Weil eine Delinquenz von Mitfahrern im Straßenverkehr aber nur in ganz geringem Umfang zu erwarten ist, ist ihre Einbeziehung in die Ermittlung der Verkehrsbeteiligung für die vorliegende Untersuchung unzweckmäßig.

Die Ursachenforschung für die Unfallbeteiligung im Straßenverkehr hat im Verlaufe der letzten zwei Jahrzehnte differenzierte Konzeptionen zur Strukturierung der Verkehrsbeteiligung und zur

(1) Gunzert DAR 29 (1960) 317; Kaiser G 1976, 310; ders. 1970, 172; Schneider W 1978 a, 61; Coppin/Samuels 1961.

(2) Brühning/Völker ZfV 25 (1979) 51 ff; Schwerdtfeger/Küffner 1981, 40; Wittenberg 1977.

(3) Schwerdtfeger/Küffner 1981, 17, 43.

Herausschälung der wichtigsten Variablen vorgelegt (1). Die insbesondere bei Schwerdtfeger übersichtlich zusammengestellten Modellansätze sind für die vorliegende Arbeit wenig brauchbar; denn im wesentlichen liegen für diese Konzeptionen nur in ungenügendem Umfang Untersuchungen bzw. Vergleichszahlen vor.

Zur Bestimmung der Verkehrsbeteiligung ist mit dem überwiegenden Teil der Literatur von der Fahrleistung als wesentlichste Bezugsgröße auszugehen.

Für sich gesehen ist die Fahrleistung sicherlich nicht aussagekräftig genug. Zur Relativierung der Verkehrsdelinquenz ist darüber hinaus die Häufigkeitsverteilung der Verkehrsbeteiligung in verschiedenen Lebensaltersstufen von Bedeutung (2).

Um die sicherlich unterschiedliche aktive Teilnahme verschiedener Altersgruppen zu ermitteln, wird es weitergehend erforderlich sein, den Führerscheinbestand aufgeschlüsselt nach Alterskollektiven anzugeben. Man kann sich aber nicht darauf beschränken; denn Führerscheinbesitz und aktive Verkehrsteilnahme sind keineswegs identisch. Gerade unter den Führerscheininhabern höheren Lebensalters wird ein großer Teil aus den unterschiedlichsten Gründen nicht mehr aktiv am Kraftverkehr teilnehmen (3). Demzufolge soll neben der Fahrleistung und dem Führerscheinbestand der Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis, vorrangig unter dem Blickpunkt der Nichtnutzung behandelt werden.

(1) Höttler 1975, 135; Kansky 1965; Kutter 1972, 14; Schwerdtfeger/Küffner 1981, 24 mwN.

(2) Unbefriedigend ist jedoch, daß in allen vorgelegten Untersuchungen die differenzierten lokalen und temporären Konditionen überwiegend unberücksichtigt geblieben sind. Eine genaue Differenzierung nach diesen Kriterien, z. B. ob ein Weg in der Stadt oder auf dem Lande, im Winter oder Sommer, im Hauptverkehr oder in verkehrsarmen Zeiten zurückgelegt wurde, kann daher auch in der vorliegenden Arbeit nicht erfolgen. Bei der relativ erheblichen Anzahl von Menschen, die miteinander verglichen werden, kann man allerdings annehmen, daß sich diese Einzeleinflüsse zwar nicht völlig aufheben, aber für eine Gesamtaussage über die Verkehrsbeteiligung erheblich an Wert einbüßen.

(3) Maier 1961, 12 Anm 1; Wittenberg 1977, 100 ff.

3.2. Die Fahrleistung

Es stellt sich zunächst die Frage nach der Quantifizierung der in einem bestimmten Zeitraum von einer bestimmten Gruppe zurückgelegten Fahrstrecke. Der Versuch, die Fahrleistungen einzelner Gruppen darzustellen, birgt aber im Hinblick auf das Ausmaß der Teilnahme älterer Menschen die bei allen Gruppenanalysen dieser Art typische Fehlerquelle in sich. Soweit das gewonnene Zahlenmaterial in Beziehung zum Einzelnen gesetzt wird, muß bedacht werden, daß es sich nur um Durchschnittswerte handelt, welche dementsprechend nach oben oder unten variieren. Soweit sich eine Zu- oder Abnahme der Fahrleistungen abzeichnet, kann angenommen werden, daß es sich um ein Charakteristikum der entsprechenden Altersgruppe handelt. Dies bestätigt sich auch in den größeren Einzeluntersuchungen (1), so daß trotz der vorgetragenen Bedenken zunächst auf die durchschnittlich ermittelten Fahrleistungen zurückgegriffen werden kann.

3.2.1. Schwierigkeiten bei der Bestimmung der Fahrleistung

Die Erfassung des Umfangs der durch eine Personengruppe in einem bestimmten Zeitraum zurückgelegten Fahrstrecke wirft aber erhebliche Probleme auf: Der Stand des Kilometerzählers kann nicht unbedingt als Maß für die Fahrleistungen einer Person dienen; denn ebenso wie mehrere Menschen ein Fahrzeug benutzen können, kann auch ein Mensch verschiedene Fahrzeuge in Gebrauch haben. Vornehmlich wäre dabei an Berufsfahrten und an Fahrten im Privatbereich zu denken.

(1) Maier 1961, 56; Stegen ZfV 12 (1961) 259 ff.

Weiterhin muß bedacht werden, daß Leistungsangaben, welche mittels Interviews gewonnen werden, subjektiv gefärbt sind, weil sie auf Schätzungen der Befragten beruhen. Soweit diese Schätzungen dennoch ganz überwiegend zugrunde gelegt werden, muß diese Unsicherheit bei der Interpretation Berücksichtigung finden (1).

3.2.2. Untersuchungen zur Fahrleistung

Zunächst soll die durchschnittliche Fahrleistung der am motorisierten Straßenverkehr beteiligten Kraftfahrer festgestellt werden; denn nur an der durchschnittlichen Fahrleistung aller Verkehrsteilnehmer läßt sich die Fahrleistung einer Altersgruppierung relativieren.

Einige Analysen bedienen sich zur Bestimmung der Fahrleistungen in der Bundesrepublik Deutschland der Methode, daß sie den gesamten Kraftstoffverbrauch in diesem Gebiet zur Grundlage ihrer Untersuchungen machen (2). Der Kraftstoffverbrauch wird dann z. T. mit dem Kraftfahrzeugbestand und dem Durchschnittsverbrauch der Kraftfahrzeuge in Beziehung gesetzt. Das Interesse für die in dieser Form ermittelten Daten ist für die vorliegende Arbeit beschränkt; denn die Art der Untersuchung läßt es nicht zu, daß neben der durchschnittlichen Fahrleistung aller Verkehrsteilnehmer auch die bestimmter Altersgruppen ermittelt wird. Erfäßt werden auf diese Weise lediglich die Fahrzeuge, die in einem ganz bestimmten Gebiet Kraftstoff aufnehmen. Zwangsläufig sind in derartigen Untersuchungen auch ausländische Fahrzeuge mit einbezogen. Nicht erfaßt werden demgegenüber die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge außerhalb des bundesrepublikanischen Raumes. Allerdings geben diese Studien eine gute Vergleichsgröße zu Untersuchungen ab, in welchen z. B. in Form von Interviews die Fahrleistung

(1) Vgl. die weitergehenden Hinweise bei Hampel (ZfV 24 (1978) 165 ff und Tränkle (ZfV) (1981) 123 f).

(2) Kroj ZfV 15 (1969) 90 ff; Rogmann 1946, 96 ff; Exner wählt wohl den Kraftfahrzeugbestand und Benzinverbrauch zur Ermittlung der Fahrleistung bzw. der Verkehrsbeteiligung (1949, 97 f).

ermittelt wurde. Zudem ermöglichen sie es, durch ihre abweichende Vorgehensweise einen verbesserten Überblick über die Zu- und Abnahme der durchschnittlichen Fahrleistungen insgesamt zu bekommen.

Gemäß der Verordnung zur Erstellung einer Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen des Jahres 1959 (11.4.59) wurde die Fahrleistung der Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet (einschließlich West-Berlin) erstmalig im Rahmen einer amtlichen Statistik erfaßt (1).

Die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge wurden als repräsentative Stichprobe erhoben, indem ca. 205.000 Halter über ihre Fahrleistungen im Jahre 1959 einschließlich der im Ausland zurückgelegten Kilometer befragt wurden. Es ergab sich eine generelle jährliche Durchschnittsfahrleistung für Kraftfahrzeuge von 14.200 km (Pkw 16.500 km) (2). Anknüpfend an diesen Mikrozensus wird vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) seit Anfang der 70er Jahre eine Statistik über die Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten geführt. Für Pkw ergibt sich seit dem Jahre 1959 eine insgesamt abnehmende Tendenz der Fahrleistungen. Waren es 1960 noch durchschnittlich 16.300 km, so sank die Zahl 1966 auf 15.500 km (3).

(1) StatB 1962, 3.

(2) StatB WiSta 1961, 315.

(3) Nach der 2. amtlichen Grund- und Ergänzungserhebung betrug die Fahrleistung der Pkw durchschnittlich 16.400 km (Legat WiSta 1967, 681). 1975 legte ein Pkw im Durchschnitt nur noch 13.700 km zurück. 1981 waren es 11.900 km. (Enderlein 1982, 134 f); Müller G et al 1983, gibt für 1981 einen Durchschnittswert für Pkw von 12.100 km an. Im einzelnen lauten die durchschnittlichen Fahrleistungen, welche durch das DIW ermittelt wurden, folgendermaßen: 1960 = 16.3 km; 1961 = 16.1 km; 1962 = 15.9 km; 1963 = 15.5 km; 1964 = 15.7 km; 1965 = 15.5 km; 1966 = 15.5 km; 1967 = 15.0 km; 1968 = 14.7 km; 1969 = 14.7 km; 1970 = 14.4 km; 1971 = 14.2 km; 1972 = 13.8 km; 1973 = 13.5 km; 1974 = 13.1 km; 1975 = 13.7 km; 1976 = 13.5 km; 1977 = 13.3 km; 1978 = 13.2 km; 1979 = 12.9 km; 1980 = 12.8 km; 1981 = 11.9 km (km-Angabe in 1000). Etwas abweichende Werte ermittelte Hellwig 1970, 64. Die Abweichungen beruhen nach Auskunft der Autoren auf einer unterschiedlichen Berechnungsform, aber gleichen Basisdaten. Die angegebenen Fahrleistungen werden von deutschen und ausländischen Fahrzeugen auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland erbracht. Eine Eliminierung der ausländischen Fahrzeuge war aufgrund der Erhebungsmethode (Bezugsgröße war der Benzinverbrauch) nicht

Zu den bedeutendsten Einzeluntersuchungen sind auch im Hinblick auf die Fahrerlaubnis die Untersuchungen von Maier (1) und Stegen (2) anzusehen. Letzterer hat als Referent am Statistischen Landesamt Hamburg an einer Untersuchung mitgewirkt, bei welcher erstmalig in der Bundesrepublik in einer Volkszählung zusätzlich gefragt wurde, wie viele Fahrkilometer der Befragte im Jahre 1960 selbstfahrend zurückgelegt hat. Bei der Befragung ergab sich eine durchschnittliche Fahrleistung von 15.200 km für alle Kraftfahrzeuge. Auf die Pkw entfielen 13.600 km.

Etwa 1 - 2 Jahre zuvor hatte Maier (3) im Raum Nürnberg Fahrleistungen verschiedener Lebensaltergruppen erfragt. Bei den Pkw-Fahrern ergab sich ein Durchschnittswert von 13.970 km. Gesondert wurde die Fahrleistung der Berufskraftfahrer ermittelt. Sie betrug 37.419 km jährlich.

Linder (4) schätzt die durchschnittliche Pkw-Leistung für das Jahr 1963 auf 18.600 km.

Für das Jahr 1971 sind in der Bundesrepublik zwei weitere Untersuchungen erwähnenswert. Zum einen handelt es sich um die "Spiegel-Studie", in welcher die Fahrleistung im monatlichen Durchschnitt zwischen 1.000 und 1.400km liegen soll (d.h. zwischen 12.000 und 16.800 km jährlich)(5). Die Esso-Studie (6) gibt eine durchschnittliche Fahrleistung von 16.400 km der Pkw-Fahrer für das Jahr 1971 an.

(1) Maier 1961.

(2) Stegen ZfV 12 (1961) 259 ff.

(3) Maier 1961.

(4) Linder SchrBfV 30 (1963) 32.

(5) Die Untersuchungen wurden durch das Allensbacher Institut für Demoskopie an 2000 Kraftfahrern durchgeführt. Der Spiegel 25 (1971) 36 ff H Nr. 53.

(6) Esso-Studie 6, 1971, 7.

Zuschlag und Winkler kamen in ihrer umfangreichen Untersuchung 1973 (1) zu dem Ergebnis, daß etwa 1/4 der befragten Kraftfahrer zwischen 18.000 bis 36.000 km jährlich fährt. Die große Differenz in den Angaben ist in ihrer Erhebung darauf zurückzuführen, daß ihre Fragestellung (ähnlich wie bei der Esso-Umfrage) keine präzisen Antworten zuließ, da die erfragten Fahrbereiche große Differenzen aufwiesen. Des weiteren wurde bei dieser Untersuchung teils die Kilometerleistung der Fahrer, teils die der Fahrzeuge angegeben.

Einer Abbildung von Knoflacher (2) läßt sich entnehmen, daß die Fahrleistung 1979 zwischen 16.000 und 17.000 km im Durchschnitt gelegen hat.

Vergleicht man die ermittelten Daten der Einzeluntersuchungen mit denen des DIW, so ergeben sich auch im entsprechenden Jahresdurchschnitt unterschiedliche Werte. Die Differenzen können allerdings nicht als signifikant bezeichnet werden (3), vor allem, wenn man berücksichtigt, daß das DIW nicht die Fahrleistungen einzelner Personen erfragt hat, sondern die Kilometerleistungen eines Kfz zugrundelegt. Bei den angegebenen Fahrleistungen des DIW handelt es sich zudem um solche von deutschen und ausländischen Fahrzeugen auf dem Straßennetz der Bundesrepublik.

3.2.3. Beschränkung auf deutsche Untersuchungen

Für die Bestimmung der allgemeinen durchschnittlichen Fahrleistung wurden ausländische Studien bewußt nicht herangezogen. Schon für die Bundesrepublik Deutschland er-

(1) Zuschlag/Winkler Teil 1 74, 116.

(2) Knoflacher ZfV 25 (1972) 182.

(3) Mit Ausnahme der Schätzungen von Linder SchrBfV 30 (1963) 32.

gaben sich nach einer Erhebung der Wickert-Institute 1971 (1) für die einzelnen Bundesländer deutliche Unterschiede in Art und Ausmaß der Verkehrsteilnahme. Obwohl andere westliche Staaten in ähnlicher Weise industrialisiert sind, läßt sich vermuten, daß derartige Differenzen in weitaus stärkerem Maße vorhanden sind. Grund dafür sind die Unterschiede in den lokalen und ökonomischen Konditionen sowie die divergierenden sozialpsychologischen Einflüsse. Für die Art und die Häufigkeit der Verkehrsteilnahme sind diese Faktoren aber als die wesentlichsten Einwirkungen anzusehen (2).

Aufzeigen läßt sich dies an der Entwicklung des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Strebte am Beginn des wirtschaftlichen Aufschwungs in der Bundesrepublik noch jeder an, ein eigenes Fahrzeug zu fahren, so gab es in der Mitte der 60er Jahre "durch die Bemühungen, der sog. Managerkrankheit vorzubeugen, überraschend viele Männer im Alter zwischen 40 und 60 Jahren, welche radfahrend am Straßenverkehr teilnahmen" (3). Dieser Trend setzte sich einerseits durch die sich verschlechternde Wirtschaftslage fort; andererseits durch den bewußteren Umgang mit Energie, welcher vornehmlich durch die Warnung vor der Erschöpfbarkeit der Ölreserven und durch die "Ölkrise" ausgelöst wurde. Das gesellschaftlich in den letzten Jahren immer stärker in den Vordergrund gerückte Umweltbewußtsein veranlaßte verstärkt bestimmte Personengruppen, die Teilnahme am motorisierten Verkehr deutlich einzuschränken. Möglicherweise hat auch die "Trimmwelle" zu einer Abnahme der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen in der Bundesrepublik geführt. Diese nur beispielhaft aufgezählten Entwicklungen verliefen und verlaufen vor allem überregional sehr unterschiedlich. Häufig unterscheiden sie sich auch in anderen Staaten ganz erheblich in ihrem Intensitätsgrad.

(1) DVR 1971.

(2) Winkler 1965, 183.

(3) Winkler aaO, 184.

3.2.4. Vergleichbarkeit und Relativierung der gewonnenen Daten

Ein vorangegangener Abschnitt der Arbeit hat gezeigt, daß sich auf die Frage, wieviel Kilometer der Bundesbürger durchschnittlich in einem bestimmten Zeitraum mit seinem Kfz zurücklegt, eine eindeutige Antwort nicht geben läßt. Zunächst ist aufgrund der sich verändernden Einflüsse eine entsprechend variierende Fahrleistung zu erwarten. Darüber hinaus weisen aber auch einige Analysen unterschiedliche Resultate auf. Wie bereits erörtert, ist dies durch die Schwierigkeiten der Messung der tatsächlichen Fahrleistungen bedingt. Eine weitere Ursache für die abweichenden Daten sind die unterschiedlichen Erhebungsmethoden. Zum Teil wurde - wie jeweils mitgeteilt - von einem unterschiedlichen Untersuchungsgegenstand ausgegangen (1).

Durch die Darstellung der verschiedenen Untersuchungen sind die Schwierigkeiten und Unsicherheiten, welche die Angabe der Fahrleistungen mit sich bringt, deutlich geworden. Es fragt sich aber, ob Daten dieser Art dazu geeignet sein können, zur Ermittlung der Verkehrsbeteiligung bestimmter Altersgruppen beizutragen. Diese Frage läßt sich dann bejahen, wenn neben den allgemeinen durchschnittlichen Fahrleistungen auch die durchschnittlichen Fahrleistungen verschiedener Altersgruppen untersucht worden sind. Da die genannten Untersuchungen unter verschiedenen Bedingungen vorgenommen wurden (2), sind insbesondere die Ergebnisse interessant, welche in ein- und demselben Verfahren gewonnen wurden.

(1) PKW-Kfz; nur deutsche Verkehrsteilnehmer - auch ausländische Verkehrsteilnehmer etc.

(2) Jahr, Jahreszeit, Stadt, Land etc.

3.2.5. Die Fahrleistung älterer Menschen

Nach der Erhebung von Stegen (1) fuhr die Altersgruppe der 65-jährigen und Älteren lediglich 13.200 km im Durchschnitt. Dies entspricht 86.84% der durchschnittlichen Fahrleistung (15.200 km) aller Altersgruppen. Für die betagten Männer konnte eine durchschnittliche Fahrleistung von 88.15% (13.400 km) festgestellt werden, für die Frauen gleicher Altersstufe ergab sich ein Anteil von 58.6% (8.900 km).

Ähnliche Daten erbrachte die Esso-Studie, allerdings wurden diese für 55-jährige und Ältere ermittelt. Der allgemeinen durchschnittlichen Fahrleistung von 16.400 km stand hiernach eine mittlere Wegstrecke der betagten Fahrer von 13.700 km gegenüber. Dies entspricht 83.54% der durchschnittlichen Fahrleistung aller Altersstufen.

Auch die Abbildung der Fahrleistung in verschiedenen Lebensaltersstufen von Knoflacher (2) bestätigt größenordnungsmäßig, daß ältere Menschen im Durchschnitt geringere Wegstrecken zurücklegen. Für die 60-jährigen und Älteren wurden im Mittel 13.250 km gegenüber 16.500 km aller Altersstufen festgestellt. Die Fahrleistung der älteren Menschen beträgt unter Zugrundelegung dieser Werte 80.3% der allgemeinen durchschnittlichen Fahrleistung.

Wittenberg (3) ermittelte zwischen der mittleren Fahrleistung älterer Menschen und der Allgemeinheit nahezu identische Werte. Nach ihm ergaben sich für die Altersstufe der 60-jährigen und Älteren 83.9% der Fahrleistungen aller Altersgruppierungen.

(1) Stegen ZfV 12 (1961) 259 ff.

(2) Knoflacher ZfV 29 (1971) 132.

(3) Wittenberg 1977, 104.

Die durchschnittliche Fahrleistung der Menschen höheren Lebensalters beträgt nach diesen Umfragen 11.970 km im Jahr, während die durchschnittliche Wegstrecke aller Altersgruppen um etwa 3.300 km höher liegen soll (1).

Aus dem Rahmen fallen die Ergebnisse von Maier (2). Für die 55 - 65-jährigen ermittelte er eine Kilometerleistung von 8.625 km, für die 65-jährigen und älteren männlichen Verkehrsteilnehmer eine durchschnittliche Fahrleistung von 5.365 km. Da die allgemeine durchschnittlich zurückgelegte Entfernung bei 13.969 km lag, entspricht die Fahrleistung der 55 - 65-jährigen 61.74 % bzw. die der 65-jährigen 38.41 % der durchschnittlichen Fahrleistung aller Altersgruppen. Der Berufskraftfahrer ist allerdings in dieser Untersuchung gesondert ausgewiesen. Zwischen dem 55. und 65. Lebensjahr beträgt seine Fahrleistung 76.83 % (28.750 km), und bei einem Alter von 65 und mehr Jahren sinkt die Fahrleistung auf 37.01 % (13.850 km) (3).

Haas/Recker (4) weisen irritierend darauf hin, daß sich nach Befragungen von Zuschlag/Winkler (5) bedeutsame Unterschiede in den Fahrleistungen jüngerer und älterer Kraftfahrer nicht finden ließen. Unerwähnt bleibt, daß sich die zitierte Fragestellung der Untersuchung von Zuschlag/Winkler lediglich auf Wochentage bezog. Darüber hinaus scheint sich unter den Befragten, wie sich aus dem Lebensalter schließen läßt (6), noch ein erheblicher Anteil von Kraftfahrern befunden zu haben, welche noch im Berufsleben standen. Schließlich hatten Zuschlag/Winkler mit einer nur wenig abweichenden Fragestellung in derselben Erhebung zum gleichen

(1) Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung ist Angaben des DIW entnommen.

(2) Maier 1961, 58.

(3) Die durchschnittliche Fahrleistung aller Berufskraftfahrer betrug 37.419 km.

(4) Haas/Recker ZfV 22 (1976) 127.

(5) Zuschlag/Winkler 1975, Teil 2.

(6) Sie waren 50 Jahre oder älter.

Sachverhalt noch hoch signifikante Unterschiede feststellen können. Dies veranlaßte die Autoren selbst, die durch ihre Fragebogenumfragen gewonnenen Resultate mit Skepsis aufzunehmen (1).

Aus den Gegenüberstellungen läßt sich übereinstimmend ablesen, daß die durchschnittliche Fahrleistung der 60-jährigen und älteren Menschen erheblich geringer ist als die durchschnittlich zurückgelegten Wegstrecken aller Altersstufen (2). Nach den festgestellten Werten kann angenommen werden, daß die Fahrleistung der Altersgruppe ab dem 60. Lebensjahr etwa 20 % geringer ist als die durchschnittliche Fahrleistung. Mit fortschreitendem Lebensalter sinkt die Fahrleistung weiter ab (3).

Die gewichtigste Ursache für den Rückgang der Fahrleistungen wird darin gesehen, daß bei der Mehrzahl der älteren Verkehrsteilnehmer die regelmäßige Fahrt zum Arbeitsplatz nicht mehr stattfindet (4). Andererseits steht dem alten Menschen erheblich mehr Zeit zur Verfügung, am Straßenverkehr teilzunehmen. Daß dennoch seine Fahrleistung abnimmt, ist auf die schwindende Vitalität und Mobilität zurückzuführen. Diese verknüpft sich mit einer beginnenden Unsicherheit bei der Teilnahme am Straßenverkehr, vornehmlich dann, wenn der ältere Mensch erschwerte Bedingungen vorfindet (5). Daher ist die geringere Verkehrsteilnahme auch Ausdruck einer Selbstkontrolle.

(1) Zuschlag/Winkler Teil 2 1975.

(2) vgl. auch Planek/Fowler JGeront 26 (1971) 224 ff.

(3) vgl. dazu Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 20 f.

(4) Wittenberg 1977, 130.

(5) Schlechtes Wetter, große Verkehrsdichte, Nachtzeit etc.

3.3. Verkehrsbeteiligung, Führerscheinbesitz(1), Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis und Fahrleistung

Für sich allein genommen erscheint die durchschnittliche Fahrleistung einer Bevölkerungsgruppe lediglich an der Bevölkerungsgröße gemessen nur ein Indiz für die Beteiligung am motorisierten Straßenverkehr zu sein. Als weitere Bezugsgröße für die Verkehrsbeteiligung kann der Führerscheinbesitz in verschiedenen Lebensaltersstufen angesehen werden. Einige Autoren beschränken sich sogar für die Ermittlung der Verkehrsbeteiligung gänzlich auf die karteimäßige Erfassung des Führerscheinbestandes (2). Dies ist sicher unzureichend; denn allein der Besitz einer Fahrerlaubnis sagt wenig über Art und Ausmaß der Verkehrsteilnahme aus.

Soweit man den Anteil der "ausgenutzten" Führerscheine in der Bundesrepublik feststellt sowie den prozentualen Anteil der 60-jährigen und älteren Führerscheinnutzer ermittelt, läßt sich die prozentuale Verkehrsbeteiligung der Lebensaltersgruppe der 60-jährigen und Älteren wie folgt ermitteln:

$$\begin{array}{lcl} \text{Verkehrsbeteiligung} & & \text{durchschnittliche} \\ \text{einer Lebensalters-} & = & \text{\%-Fahrleistung der} \\ \text{gruppe} & & \text{Lebensaltersgruppe} \end{array} \times \begin{array}{l} \text{\%-Anteil der Führer-} \\ \text{scheinnutzer der Le-} \\ \text{bensaltersgruppe} \end{array}$$

100

Nicht erfaßt werden durch diese Vorgehensweise im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligung diejenigen, welche ohne Fahrerlaubnis am motorisierten Verkehr teilnehmen.

Dem Verfasser ist durchaus bewußt, daß die vorgeschlagene Verfahrensweise zu keiner sicheren Lösung führen kann. Die später aufgeführten prozentualen

(1) Der Führerscheinbesitz wird in nachfolgenden Ausführungen als Synonym für den Besitz der Fahrerlaubnis verwendet.

(2) Meyer/Jacobi/Stiefel 1961 Bd. 1-3.

Angaben sind lediglich Annäherungswerte. Schon die genannten Bezugsgrößen sind, wie der Abschnitt über die Fahrleistungen gezeigt hat, mit einer Reihe von Unsicherheiten behaftet. Auch sind nur wenig verwertbare Untersuchungen vorhanden. Dennoch bietet diese Vorgehensweise die Möglichkeit, die wesentlichen Bezugsdaten der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr aufzuhehlen.

Im Vergleich mit anderen Angaben über die prozentuale Verkehrsbeteiligung der Menschen höheren Lebensalters besteht darüber hinaus die Möglichkeit, diese Aussagen zumindest tendenziell besser beurteilen zu können.

3.3.1. Führerscheinbesitz in der Bundesrepublik Deutschland

Somit sind die Inhaber einer Fahrerlaubnis in der Bundesrepublik festzustellen. Dies ist nicht ohne weiteres möglich; denn eine zentrale Erfassung der Führerscheininhaber gibt es nicht (1). Auch wurden Führerscheinerteilungen vor und während des 2. Weltkrieges nur teilweise karteimäßig erfaßt. Wenn eine Registrierung stattfand, so nur auf regionaler Ebene. Auch heute besteht bekanntlich keine Pflicht, alte Führerscheine anzumelden, so daß eine zentrale Erfassung der Fahrerlaubnisse auf Schwierigkeiten stoßen würde. Ab dem Jahr 1954 führte zwar das Kraftfahrtbundesamt eine Statistik über die Erteilung von Fahrerlaubnissen. Dabei werden die Führerscheine aber lediglich nach dem Geschlecht der Fahrerlaubnisnehmer, nicht aber nach dem Alter gegliedert. Ebenso können Abgänge, z. B. in Todesfällen, nicht registriert werden (2).

(1) Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes vom 20.10.1980.

(2) Mitteilungen des Statistischen Bundesamtes vom 16.12.1982.

Aufgrund der ersten Verordnung über das Zusatzprogramm zum Mikrozensus vom 16.12.1963 wurde als einmalige Erhebung eine Zusatzbefragung über die Führerscheininhaber vorgenommen (1). Etwa 1% der Bevölkerung wurde in dieser Umfrage erfaßt. Jedoch wurden unter den Führerscheininhabern nur solche befragt, welche sich im Besitz eines zivilen Führerscheins der Klassen 1 - 5 befanden. Im Jahre 1965 (Mai) waren nach dieser Erhebung rund 14.821 Millionen Bundesbürger im Besitz einer Fahrerlaubnis. 11.754 Millionen waren männlichen und 3.067 Millionen weiblichen Geschlechts (2). Klammert man die 15-jährigen und Jüngeren aus, so war zu diesem Zeitpunkt jeder dritte Bundesbürger im Besitz einer zivilen Fahrerlaubnis. Etwa 12.6 Millionen Personen waren zu dieser Zeit Inhaber der Führerscheinklasse drei.

Auf der Grundlage des Mikrozensus für die Jahre 1953 bis 1972 errechnete Zelinka für die Fahrerlaubnisse der Klasse 3, daß sich deren Anzahl von 1.6947 Millionen auf 17.2096 Millionen steigerte, also etwa verzehnfachte (3).

Für Anfang 1976 berechneten Hautzinger et al (4) auf der Basis der KONTIV-Stichprobe den Führerscheinstand in Höhe von 24.8244 Millionen. Für die Führerscheinklasse 3 wurden 18.3281 Millionen Führerscheine

(1) StatB 1966, 1 ff.

(2) Ergebnisse des Mikrozensus (WiSta 1966, 707); damit stimmten die Repräsentativumfragen von INFAS (FAZ 4.5.65) und dem EMNID-Institut (FAZ 7.8.65) nahezu überein.

(3) 1954 = 2.2380; 1955 = 2.2308; 1956 = 2.6504; 1957 = 3.1387; 1958 = 3.7328; 1959 = 4.4489; 1960 = 5.2467; 1961 = 6.1777; 1962 = 7.2756; 1963 = 8.2373; 1964 = 9.3042; 1965 = 10.2947; 1966 = 11.3288; 1967 = 12.3733; 1968 = 13.5551; 1969 = 14.1666; 1970 = 15.2037; 1971 = 16.2446; 1972 = 17.2096 (Angaben in Millionen).

(4) Hautzinger/Hunger/Frey 1980.

errechnet. In ihrem Bericht belegen die Autoren, daß die KONTIV die deutsche Wohnbevölkerung um fast 4.8 Million überschätzt, z. T. aber auch Altersgruppen wie die 65-jährigen und Älteren unterschätzt (1).

Daher wird auf die vom Bundesminister für Verkehr herausgegebene KONTIV 1975 bis 1977 nicht zurückgegriffen, sondern es werden die bereits korrigierten Zahlen Hautzingers et al für das Jahr 1976 verwandt.

Im Jahre 1980 waren nach einer Umfrage von INFAS etwa 63 % der Wohnbevölkerung über 18 Jahre (29.7347 Mill.) im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse 3 bzw. 2 (2).

3.3.2. Ältere Menschen als Führerscheininhaber

Nach Stegen (3) waren 65-jährige und ältere Führerscheininhaber 1961 zu etwa 17 % am Führerscheipotential der Hamburger Bevölkerung beteiligt.

Nach dem bereits erwähnten Mikrozensus (4) waren 1965 0.7446 Millionen Führerscheininhaber älter als 65 Jahre. 0.6693 Millionen waren männlich und 0.075 Millionen weiblich. Dies entspricht etwa 5.02 % aller Führerscheininhaber. Berücksichtigt man die 55-jährigen und Älteren, so befanden sich 17,8 % der Menschen im höheren Lebensalter im Besitz einer Fahrerlaubnis.

1971 waren 1.84 Millionen der 60-jährigen und Älteren im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse 3. Dies entspricht 11.3 % aller Führerscheininhaber (5).

(1) Hautzinger et al aaO, 303 ff.

(2) BT-Drucksache 9/1246 (1980/81) 9, 60.

(3) Stegen ZfV 12 (1961) 262.

(4) StatB 1966, 46 f; WiSta 1966, 709 f.

(5) Eigene Berechnungen nach Angaben von Zelinka 1974, 112.

Die Entwicklung des Führerscheinbestandes in
der Bundesrepublik Deutschland
(Führerscheinklasse 3)

Jahr	55-65		65-85		55-85		alle Altersgr.	
	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%
1953	196.7	11.6	133.8	7.9	330.5	19.5	1694.7	100
1954	233.7	11.8	139.4	7.1	373.1	18.9	1975.5	100
1955	221.2	9.9	139.8	6.3	361.0	16.2	2230.8	100
1956	266.7	10.1	148.4	5.6	415.1	15.7	2650.4	100
1957	323.8	10.3	157.8	5.0	481.6	15.3	3138.7	100
1958	384.5	10.3	179.9	4.8	564.4	15.1	3732.8	100
1959	461.7	10.4	207.7	4.7	669.4	15.1	4448.9	100
1960	553.6	10.6	239.3	4.5	792.9	15.1	5246.7	100
1961	658.5	10.6	275.8	4.5	934.3	15.1	6177.7	100
1962	798.2	11.0	339.4	4.6	1137.6	15.6	7275.6	100
1963	922.1	11.1	377.9	4.5	1300.0	15.6	8337.3	100
1964	1041.0	11.2	425.9	4.6	1466.9	15.8	9304.2	100
1965	1155.6	11.2	484.2	4.7	1639.8	15.9	10294.7	100
1966	1264.7	11.2	525.6	4.6	1790.3	15.8	11328.8	100
1967	1375.1	11.1	587.7	4.7	1962.8	15.8	12373.3	100
1968	1482.7	11.2	659.3	5.0	2142.0	16.2	13255.1	100
1969	1582.1	11.2	732.0	5.2	2314.1	16.4	14166.6	100
1970	1672.0	11.0	814.2	5.4	2486.2	16.4	15203.7	100
1971	1719.8	10.6	900.2	5.6	2620.0	15.6	16244.6	100
1972	1747.6	10.2	1006.6	5.9	2754.2	16.1	17209.6	100

Quelle: Zelinka 1974, 145 - 158
StatB 1966, 36f

In den Jahren 1956 bis 1972 waren zwischen 15.8% und 16.4% aller Fahrerlaubnisse der Klasse 3 im Besitz der 55-jährigen und älteren Bürger. Die 65-jährigen und Älteren stellten in diesem Zeitraum zwischen 5.6% und 5.9% der Führerscheininhaber der Klasse drei.

Für die Jahre 1974 bis 1975 ergab sich nach Untersuchungen von Wittenberg (1), daß 21.6% der über 60-jährigen Bevölkerung im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse 3 war. Dies entspricht einem Anteil von 2.597 Millionen Einwohnern. 14.5% aller Führerscheininhaber über 60 Jahre waren somit Inhaber der Fahrerlaubnis Klasse 3 (2).

Nach Hautzinger et al waren 1976 17.6% der Führerscheininhaber 55 Jahre und älter. 7.61% der Fahrerlaubnisinhaber waren 65 Jahre und älter. Von den Inhabern der Führerscheinklasse 3 waren 15.8% 55 Jahre und älter, 6.3% 65 Jahre und älter (3).

Zahl und Struktur der älteren Führerscheininhaber
in der Bundesrepublik Deutschland (1976)

Führerscheininhaber insgesamt								
Geschlecht	55-65		65-75		75+		alle Altersgr.	
	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%
m	1773.5	11.3	1238.4	7.9	291.9	1.9	5679.3	100
w	700.7	7.7	315.0	3.4	46.4	0.5	9149.1	100
Σ	2474.2	10.0	1553.4	6.3	338.5	1.4	24828.4	100
Führerscheininhaber Kl.3								
m	1090.8	11.3	703.6	7.3	163.8	1.7	9673.5	100
w	641.4	7.4	254.1	2.9	40.5	0.5	8654.6	100
Σ	1732.2	9.5	957.7	5.2	204.3	1.1	18328.1	100

Quelle: Hautzinger et al 1980, 35

(1) Wittenberg 1977, 99 ff.

(2) Wittenberg aaO, 101.

(3) Hautzinger et al 1980, 35.

Nach einer Abbildung von Brühning/Harms (1) ergibt sich für 1976 ein Anteil der Fahrerlaubnisinhaber über 60 Jahren von 2.5 Millionen und 1980 von 2.8 Millionen. Bei linearer Extrapolation ergeben sich für die Jahre 1977 = 2.75 Millionen; 1978 = 2.65 Millionen und 1979 = 2.725 Millionen Führerscheininhaber, welche älter als 60 Jahre sind. Gemessen an dem Anteil aller Führerscheininhaber sind im Jahre 1976 demnach 11.3 % der Führerscheininhaber 60 Jahre und älter gewesen.

Mit einem weiteren Ansteigen der Führerscheininhaber, welche 60 Jahre und älter sind, muß gerechnet werden (2). Dies begründet sich insbesondere dadurch, daß in den kommenden Jahren Bevölkerungsjahrgänge die 60 und 70 Jahre überschreiten werden, welche mit der Motorisierung aufwuchsen.

Nach Brühning et al (3) werden 1985 3.7 Millionen, 1990 4.5 Millionen, 1995 5.5. Millionen und im Jahre 2000 ca. 7 Millionen Menschen Inhaber einer Fahrerlaubnis sein, welche 60 Jahre und älter sind (4). Weiterhin ist zu erwarten, daß auch prozentual gesehen der Anteil der über 60-jährigen an den Fahrerlaubnisinhabern ansteigen wird; denn der sog. "Pillenknick" läßt vermuten, daß absolut gesehen erheblich weniger jüngere Menschen eine Fahrerlaubnis erwerben werden (5).

(1) Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 27.

(2) Donges ZfV 26 (1980) 101; Harms ZfV 28 (1982) 57.

(3) Brühning et al ZfV 29 (1983) 27.

(4) Nach Hirschberger/Donges sollen es Ende des Jahrhunderts sogar 8 Millionen Führerscheininhaber sein, welche älter als 60 Jahre sein werden (1981,78).

(5) Brühning et al aaO, 28.

3.3.3. Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis

Wie bereits eingangs dieses Abschnitts erörtert wurde, ist neben der Ermittlung des Führerscheinstandes und seiner Verteilung auf die Altersgruppen der 60-jährigen und Älteren festzustellen, in welchem Umfang von dieser Altersstufe die Möglichkeit der Beteiligung am motorisierten Verkehr überhaupt genutzt wird. Durch die Analyse der Fahrleistung verschiedener Altersgruppen wurde ein Schritt in diese Richtung getan. Unberücksichtigt geblieben sind hingegen in allen Untersuchungen die Personengruppen, welche die Fahrerlaubnis überhaupt nicht mehr genutzt haben.

Diese Personengruppen sollen nun anhand der vorhandenen Daten entsprechend ihrem Alter aufgezeigt werden.

Zu berücksichtigen sind diese Daten im Hinblick auf die Verkehrsbeteiligung allerdings nur dann, wenn sich eine Differenz zwischen der Lebensaltersgruppe der über 60-jährigen und der Allgemeinheit ergibt. Die Bestimmung des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis ist in den vorliegenden Untersuchungen in zwei Gruppen eingeteilt worden; und zwar in die Personengruppe, die an weniger als 3 Tagen in der Woche ihre Fahrerlaubnis ausgenutzt haben, und diejenigen, welche den Führerschein überhaupt nicht nutzten. Zunächst sind allerdings nur die Werte der Altersgruppe von Interesse, die ihre Fahrerlaubnis gar nicht nutzten.

Nach der Zusatzerhebung zum Mikrozensus (1) lag der durchschnittliche Anteil der Bevölkerung, welche den Führerschein überhaupt nicht ausnutzte, bei etwa 11 %. Der Anteil der über 65-jährigen, die die Fahrerlaubnis nicht ausnutzen, lag bei 40.6 %, bei den 55 - 65-jährigen bei 23.5 % (2).

(1) StatB 1966, 46 - 77, Tab. 6.

(2) Letztere Angaben sind eigene Berechnungen auf der Basis der Zusatzerhebung zum Mikrozensus.

Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis

Ge-	Ausnutzungsgrad = 0							
	55-65		65+		55+		16+	
schlecht	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%	in taus. absolut	%
m	253.7	15.1	254.6	38.04	508.3	21.6	1223.6	10.41
w	62.7	30.35	47.5	63.0	111.2	39.5	402.6	13.13
i	316.4	16.7	302.1	40.6	618.5	23.46	1626.2	10.97
Führerscheinbestand								
m	1685.7		669.3		2355.0		11754.3	
w	206.6		75.3		281.9		3067.0	
i	1892.3		744.6		2636.3		14821.3	

Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Anzahl derjenigen, welche ihre Fahrerlaubnis im Alter von 60 Jahren gar nicht nutzten, liegt nach der Zusatzerhebung zum Mikrozensus demnach zwischen 24 und 40 %. Der Anteil der älteren Fahrerlaubnisinhaber, die keinen Gebrauch von der Fahrerlaubnis machen, liegt somit erheblich über dem Durchschnitt und darf bei der Ermittlung der Verkehrsbeteiligung nicht unberücksichtigt bleiben.

3.4. Geschätzte Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen nach der Zusatzerhebung zum Mikrozensus für das Jahr 1965

Für die Verkehrsbeteiligung älterer Menschen im motorisierten Straßenverkehr ergibt sich aus der Relation der in vorangegangenen Abschnitten erörterten Fahrleistungen, dem Führerscheinbesitz und dessen Ausnutzungsgrad für das Jahr 1965 nach der oben erarbeiteten Formel für die 55-jährigen und Älteren eine Verkehrsbeteiligung von 12.24%. Im motorisierten und fahrerlaubnispflichtigen Straßenverkehr konnte für die 65-jährigen und Älteren hingegen nur eine Beteiligung von 2.68% festgestellt werden.

Die 55-jährigen und älteren Frauen waren nur zu 1.04 % und die 65-jährigen sogar nur zu 0.6 % am Straßenverkehr beteiligt.

Bei den Männern liegt die Verkehrsbeteiligung bei den 55-jährigen und Älteren bei 11.2 %, bei den 65-jährigen und Älteren ergibt sich eine Beteiligung von 2.56 % am motorisierten Straßenverkehr.

3.5. Die Bestimmung der Verkehrsbeteiligung nach dem Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis

Eine Ermittlung der Verkehrsbeteiligung allein anhand des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis scheint der vorgeschlagenen Vorgehensweise unterlegen zu sein; vornehmlich deshalb, weil die auf diese Weise ermittelte Verkehrsbeteiligung die unterschiedliche Fahrleistung verschiedener Altersstufen unberücksichtigt läßt.

Die Fahrleistung ist aber auch durch den in dieser Weise ermittelten Ausnutzungsgrad allem Anschein nach nicht zu ersetzen, weil diejenigen, die ihre Fahrerlaubnis an vielen Tagen nutzen, tatsächlich keine großen Strecken zurücklegen müssen. Gerade im Alter wird häufig die Fahrerlaubnis noch täglich genutzt, obwohl nur kurze Strecken zurückgelegt werden müssen.

In der Infratestbefragung (1), welche den Werten von Zelinka zugrundeliegt, bezog sich eine Frage auf die Ermittlung des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis. Im wesentlichen wurde die Fragestellung der Zusatzerhebung zum Mikrozensus beibehalten, allerdings wurde eine Trennung zwischen den an weniger als 3 Tagen ausgenutzten und den überhaupt nicht genutzten Fahrerlaubnissen nicht vorgenommen (2). Vielmehr wurden diese beiden Gruppen zusammengefaßt und der an 3 und mehr Tagen in der Woche genutzten Fahrerlaubnisse zur Ermittlung der Verkehrsbeteiligung gegenübergestellt. Die eingangs geäußerten Vermutungen wurden durch die auf diese Weise ermittelten Ergebnisse bestätigt; denn die festgestellte prozentuale Verkehrsbeteiligung unterschied sich deutlich von der für das Jahr 1965 - auf der Grundlage des Mikrozensus - errechneten Verkehrsbeteiligung. Für das Jahr 1966 ergaben sich nämlich Werte von 6.5 % für die Lebensaltersgruppe der 55 - 65-jährigen und für die 65 - 85-jährigen eine Verkehrsbeteiligung von 0.2%. Für 1971 konnte hingegen nach diesen Zahlen für die 55 - 65-jährigen eine Verkehrsbeteiligung von 16.5% und für die 65 - 85-jährigen eine Beteiligung von 4 % errechnet werden.

(1) Infratestbefragung 1972 "Tempo 100".

(2) Zelinka 1974, 248.

3.6. Standardisierung des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis

Um eine Verkehrsbeteiligung der Gruppe älterer Menschen angeben zu können, erscheint es erforderlich, neben der Standardisierung der Fahrleistung entsprechend den Anteil der älteren Menschen zu standardisieren, welche gar keinen Gebrauch von ihrer Fahrerlaubnis machen. Diese Vorgehensweise erscheint deshalb gerechtfertigt, weil der Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis älterer Menschen im Durchschnitt erheblich geringer ist.

Darüber hinaus bietet sich eine andere Vorgehensweise nicht an; denn Daten über die Nichtnutzung der Fahrerlaubnis in unterschiedlichen Altersgruppen liegen für einen längeren Zeitraum nicht vor.

Variabel bleibt der Anteil des Führerscheinbestandes älterer Menschen.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Werte, vor allem der der Zusatzerhebung zum Mikrozensus, läßt sich annehmen, daß der Anteil der 60-jährigen und Älteren, welche ihre Fahrerlaubnis überhaupt nicht mehr nutzen, etwa 20 % niedriger liegt, als dies im Gesamtdurchschnitt aller Lebensaltersgruppen der Fall ist. Bei dieser Angabe wurde berücksichtigt, daß die 60 - 65-jährigen zu einem großen Teil noch im Berufsleben stehen und infolgedessen bis zum Ausscheiden aus dem Arbeitsleben ihre Fahrerlaubnis ebenso nutzen werden wie jüngere Jahrgänge.

3.7. Prozentuale Verkehrsbeteiligung älterer Menschen im motorisierten Straßenverkehr von 1953 - 1980

Unter Berücksichtigung des Anteils älterer Führerscheininhaber und der standardisierten Größen ergibt sich die prozentuale Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen der Jahre 1953 - 1980 aus folgender Übersicht.

Verkehrsbeteiligung in %

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
55 - 65	7.4	7.6	6.3	6.5	6.6	6.6	6.7	6.8	6.8	7.0	7.1	7.2	7.2	7.2	7.1	7.2	7.2
65+	5.1	4.5	4.3	3.6	3.2	3.1	3.0	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	3.0	2.9	3.0	3.2	3.3
55+	12.5	12.1	10.6	10.1	9.8	9.7	9.7	9.7	9.7	9.9	10.0	10.1	10.2	10.1	10.1	10.4	10.5

	1970	1971	1972	1976
55 - 65	7.0	6.8	6.5	6.1
65+	3.5	3.6	3.8	4.0
55+	10.5	10.4	10.3	10.1

	1971	1974/ 1975	1976	1977	1978	1979	1980
60+	7.2	9.28	6.5	6.4	6.2	6.1	6.0

Für das Jahr 1965 zeigt die Berechnung, welche mit einer nicht standardisierten Fahrleistung und nicht standardisiertem Ausnutzungsgrad durchgeführt wurde, bei den 65-jährigen und Älteren nur eine Abweichung von 0.3 %. Für die 55-jährigen und Älteren ergibt sich allerdings eine Divergenz von 2 %.

Ein Vergleich mit den Angaben der Verkehrsbeteiligung in der Literatur zeigt zwar Abweichungen, jedoch werden die Verkehrsbeteiligungsraten tendenziell dahingehend bestätigt, daß eine deutliche Abnahme der Verkehrsbeteiligung alter Menschen mit zunehmendem Alter erfolgt. Mit einigen Untersuchungen stimmen die Daten allerdings nahezu überein.

Verkehrsbeteiligung älterer Menschen

Luff 1953		Maier 1959/60		Stegen 1961	Kaiser 1970		Schneider 1978	Jahr
56+	61+	55+	60+	55+	50+	60+	60+	Alter
7.03	3.1	12.05	1.35	15.4	25.5	7.5	5.0	%

Luff ÄrztlWschr 8(1953)153; Maier 1961, 50ff; Stegen ZfV 12(1961)262ff; Kaiser G 1970, 292; Schneider W 1978a, 61.

In den Jahren zwischen 1955 bis 1976 blieb die Verkehrsteilnahme der 55-jährigen und Älteren relativ konstant. Die größte Differenz betrug ca. 0.8 %. Es gab jedoch eine deutliche Verschiebung hinsichtlich der Verkehrsbeteiligung zugunsten der älteren Verkehrsteilnehmer, die 65 Jahre und älter waren. Vergleicht man nun die für die Altersgruppe der 60-jährigen und Älteren errechnete Verkehrsbeteiligung von 1971 und 1976 (7.2 % bzw. 6.5 %) mit der Verkehrsbeteiligung der 55-jährigen und Älteren und der der 65-jährigen und

Älteren für diese Jahre, so ergeben sich für das Jahr 1971 wohl nahezu übereinstimmende Werte. Der Konsens ließ sich feststellen, indem grob versucht wurde, den Anteil der Führerscheininhaber zwischen dem 55. - 65. Lebensjahr zu ermitteln. Dies geschah unter Zuhilfenahme von Angaben über den Führerscheinbestand einzelner Jahrgänge bei Zelinka und unter Berücksichtigung des prozentualen Bevölkerungsanteils dieser Altersgruppe. Die Bevölkerungsgruppe der 60 - 65-jährigen wurde zudem als Vergleichsgröße herangezogen. Für das Jahr 1976 konnte demgegenüber eine leichte Abweichung festgestellt werden. Dies könnte dadurch bedingt sein, daß für diesen Jahrgang nur Angaben hinsichtlich des Gesamtführerscheinbestandes vorlagen. Für die anderen Jahrgänge war die Führerscheinklasse 3 die Berechnungsgrundlage. Bei den Führerscheinklassen 2, 5 und 6 dürften die 60-jährigen und Älteren aber deutlich unterrepräsentiert sein. Da allein der Führerscheinbestand als Variable diente, ergab sich für die Gruppe der 60-jährigen und älteren Verkehrsteilnehmer eine geringere prozentuale Verkehrsbeteiligung.

Abschließend läßt sich feststellen, daß trotz des deutlichen Zuwachses an Führerscheininhabern die prozentuale Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen in den Jahren 1976 bis 1980 leicht rückläufig ist. Für die übrigen Jahre (seit 1955) wurde ein relativ konstanter Anteil älterer Menschen am Straßenverkehr ermittelt. Dies erklärt sich wohl dadurch, daß der Führerscheinbestand in stärkerem Maße wächst, als dies bisher der Fall gewesen ist, woran insbesondere die jüngeren Jahrgänge beteiligt sind. Zum anderen scheint dies auch darauf zu beruhen, daß der Anteil der älteren Bevölkerung in den Jahren 1975 bis 1980 nicht gewachsen ist, sondern sowohl absolut als auch relativ gesehen nahezu konstant blieb. Eine Änderung dieser Verhältnisse ist, wie bereits erörtert, dadurch

zu erwarten, daß ein noch größerer Anteil der Bevölkerung die Altersgrenze erreicht, welche bereits mit der Motorisierung aufwuchs. Schließlich ist aber auch durch die geburtenschwachen Jahrgänge eine anteilsmäßige Steigerung der älteren Führerscheininhaber zu erwarten.

Auf der Grundlage der für die Jahre 1955 bis 1980 ermittelten Verkehrsbeteiligung älterer Menschen ist anzunehmen, daß die Verkehrsbeteiligung der 60-jährigen und Älteren wenigstens 6 höchstens aber 8 % beträgt.

3.8. Der ältere Mensch als Verkehrsteilnehmer im nicht motorisierten Straßenverkehr

Auf die Beteiligung älterer Menschen als Fußgänger und Radfahrer wird in erheblich geringerem Umfang einzugehen sein. Zwar ist nicht auszuschließen, daß auch solche Teilnehmer im Straßenverkehr straffällig werden. Die tatsächlichen Verurteilungen und das strafrechtliche Verfolgungsinteresse dürften sich jedoch erheblich reduzieren. Einerseits sind die Verbotsnormen nicht auf alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zugeschnitten. So wird etwa durch die Trunkenheit des Fußgängers für sich gesehen noch kein Straftatbestand verwirklicht. Andererseits ist der Anteil der nicht motorisierten Delinquenten im statistischen Erscheinungsbild als gering einzuschätzen (1). Hinzu tritt, daß der nicht motorisierte Delinquent aufgrund seines geringeren äußeren Schutzes im Falle der Übertretung einer Verbotsnorm häufig verletzt oder sogar getötet wird, so daß sich auch unter diesem Aspekt das Strafverfolgungsinteresse erheblich reduzieren

(1) Bär/Hauser 1981 IX 159 mwN; Göppinger NJW 1959, 2281; Hartmann ZfV 4 (1958) 207 bestätigt nach einer Wiener Untersuchung aus dem Jahre 1954 diese Aussagen. Er ermittelte aber darüber hinaus, daß Frauen an der Verkehrsdelinquenz als Fußgänger in stärkerem Maße beteiligt sind als Männer.

dürfte (1). Demzufolge geben auch die meisten Autoren nur eine prozentuale Verkehrsbeteiligung für den motorisierten Straßenverkehr an, wobei zum Teil nicht einmal die Delinquenz des nicht motorisierten Verkehrsteilnehmers als Problem erwähnt wird (2).

Die Beteiligung der verschiedenen Lebensaltersgruppen am nicht motorisierten Straßenverkehr findet hingegen vor allem in der Literatur Beachtung, welche sich mit der Gefährdung verschiedener Lebensaltersstufen im Straßenverkehr beschäftigt (3). Aus der Gruppe der am Straßenverkehr teilnehmenden nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer ist zunächst die Gruppe älterer Menschen auszuschließen, welche aufgrund langfristiger Bettlägerigkeit oder der zwangsweisen Unterbringung nicht am Straßenverkehr teilnehmen kann. Dieser Ausgrenzung bedurfte es für den motorisierten Straßenverkehr deshalb nicht, weil der Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis diese Personengruppe mitumfaßte. Nach den vorliegenden Werten dürfte der Anteil der eben genannten Personengruppe zwischen 7 und 10 % liegen (4), so daß wohl 9/10 dieser Lebensaltersgruppe die Möglichkeit hat, am Straßenverkehr teilzunehmen (5).

Anders als im motorisierten läßt sich das Ausmaß der Teilnahme im nicht motorisierten Straßenverkehr nur unzureichend an der Wegstrecke beurteilen. Die Schätzungen der zurückgelegten Wege können nicht - wie etwa beim Kraftfahrzeug - mit einem Hilfsmittel (Kilometerzähler) bestimmt werden und sind daher in einem erheblich höheren Grad unzuverlässig.

(1) RiStBV 243 III; § 60 StGB.

(2) Kaiser G 1970, 157 gibt z. B. nur für die motorisierte Verkehrsteilnahme eine Darstellung von Bezugsgrößen.

(3) Schwerdtfeger/Küffner 1981.

(4) Blume 1973, 270 ff; Mathey 1981, 63; Vischer 1966.

(5) Ferber 1975, 375 ff; Wittenberg 1977, 17.

Die Verweildauer im Straßenverkehr bietet hier eine bessere Bezugsgröße für die Verkehrsteilnahme an; denn die Uhr ist für viele Menschen ständiger Begleiter und somit auch eine gute Orientierungshilfe.

So kennt jeder die im Durchschnitt benötigte Zeit für verschiedene regelmäßig von ihm zu bewältigende Strecken, viel weniger aber kann er die zu Fuß täglich zurückgelegten Wege in einer Maßeinheit angeben. In Verbindung mit der Häufigkeit der Verkehrsteilnahme wird die Wegdauer in den neueren Untersuchungen daher in zunehmendem Maße zur Ermittlung der Verkehrsbeteiligung verwandt (1).

Im nicht motorisierten Verkehr sind im wesentlichen die Fahrradfahrer und die Fußgänger zu unterscheiden.

3.8.1. Der ältere Mensch als Fahrradfahrer

Wendet man sich zunächst der Gruppe der Radfahrer zu, so finden sich in der umfassendsten alle Lebensaltersgruppen berücksichtigende Untersuchung nur Daten, welche Fahrrad- und Mofafahrer gemeinsam berücksichtigen (2).

Aus zwei regional begrenzten Erhebungen ergeben sich jedoch Anhaltspunkte über die Relation dieser Verkehrsteilnehmer zueinander. Die reinen Fahrradfahrer überwiegen nach diesen Studien so deutlich, daß es gerechtfertigt erscheint, die Mofafahrer unberücksichtigt zu lassen. In Köln ergab sich nämlich ein Anteil der Fahrradfahrer von 93 %, in Hamburg sogar von 97 % (3).

(1) Schwerdtfeger/Küffner 1981, 40 ff; Volker/Brühning ZfV 25 (1979) 51 f; Wittenberg 1977.

(2) Schwerdtfeger/Küffner aaO.

(3) Socialdata 1981; Schwerdtfeger/Küffner aaO, 11.

Die tägliche Verweildauer der Rad- und Mofafahrer betrug im Durchschnitt täglich 3.5 Minuten. Die Verweildauer der Lebensaltersgruppe der 55 - 65-jährigen war genau eine Minute geringer, während die 65-jährigen und Älteren sogar nur die Hälfte der durchschnittlichen Verweildauer (1.7 Minuten) täglich im Straßenverkehr zubrachten.

Auch in diesem Bereich zeigt sich, daß die älteren Menschen in weitaus geringerem Maße am Straßenverkehr beteiligt sind als der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer.

3.8.2. Der ältere Mensch als Fußgänger

Für die Fußgänger ergab sich demgegenüber ein völlig abweichendes Bild. Während Fußgänger aller Lebensaltersstufen eine durchschnittliche Zeit von 16.4 Minuten ($m = 14.2$ Minuten; $w = 18.4$ Minuten) täglich im Straßenverkehr verweilten, waren es bei den 55 - 65-jährigen männlichen Verkehrsteilnehmern 17.9 Minuten und bei den weiblichen 20.8 Minuten. Bei den 65-jährigen und Älteren waren die Männer mit 21.6 Minuten und die Frauen mit 18.2 Minuten täglich am Straßenverkehr beteiligt (1). Diese Überrepräsentation des älteren Menschen an der Verweildauer der Fußgänger im Straßenverkehr überrascht nicht. Seine erheblich geringere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ermöglicht es ihm, in größerem Umfang am nichtmotorisierten Verkehr teilzunehmen. Daß die mittlere Verweildauer der älteren Menschen im Straßenverkehr sich nicht noch deutlicher von der des durchschnittlichen Fußgängers abhebt, läßt sich auf die erheblich nachlassende Mobilität dieser Altersstufe zurückführen.

(1) Schwerdtfeger/Küffner 1981, 42.

4. Erscheinungsformen der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen sowie ihre quantitative Bedeutung im Hinblick auf die Gesamtkriminalität dieser Altersstufe

Die Erscheinungsform der Straßenverkehrsdelinquenz der Menschen im höheren Lebensalter soll zunächst in der Weise erfaßt werden, daß Stand und Bewegung der statistisch ausgewiesenen Kriminalität über einen längeren Zeitraum aufgezeigt werden.

Hierbei wird von den zur Verfügung stehenden Massenstatistiken die Strafverfolgungstatistik bzw. die Verurteiltenstatistik herangezogen werden. Die Abgeurteiltenstatistik scheidet für die vorliegende Untersuchung schon deshalb aus, weil Zahlenmaterial aufgeschlüsselt nach Altersgruppen nicht vorliegt.

Die Strafverfolgungsstatistiken, welche seit 1950 herausgegeben werden, unterscheiden zwischen Abgeurteilten und Verurteilten (1). "Abgeurteilte" sind die Angeklagten, gegen die ein Strafverfahren nach Eröffnung des Hauptverfahrens durch Urteil oder Einstellungsbeschluß rechtskräftig abgeschlossen worden ist, sowie Verurteilte und Personen, gegen welche andere Entscheidungen getroffen worden sind. "Verurteilte" sind Straffällige, gegen welche nach allgemeinem Strafrecht Freiheitsstrafe, Straf-arrest oder Geldstrafe verhängt worden ist bzw. deren Straftat nach Jugendstrafrecht mit Jugendstrafe, Zuchtmittel oder Erziehungsmaßregel geahndet wurde. Erfaßt ist im Falle der Tateinheit und Tatmehrheit (§§ 52, 53 StGB) nur jeweils das Delikt, welches mit der höchsten Strafe bedroht ist. Dies dürfte, worauf noch im einzelnen einzugehen sein wird, zu erheblichen Verzerrungen führen; denn ca. 20 - 30 % aller Verurteilungen betreffen nach Schätzungen

(1) Zur historischen Entwicklung der Kriminalstatistiken vgl. Graff 1975; Roesner 1963, 27 ff.

mehr als eine Straftat (1). Besonders stark sollen hiervon die Verkehrsdelikte betroffen sein (2).

Die polizeiliche Kriminalstatistik läßt sich hingegen für die vorliegende Untersuchung nur begrenzt verwerten, da sie seit dem Jahre 1963 Verkehrsdelikte nicht mehr gesondert ausweist (3).

Gegen die Verwendung von Massenstatistiken bestehen allerdings erhebliche Einwände. Sie beziehen sich insbesondere auf die Nichteinhaltung reliabler und valider Messung (4). Soweit diese Einwände für die vorliegende Arbeit von Bedeutung sind, wird auf sie in einem folgenden Abschnitt noch einzugehen sein.

(1) Kerner 1973, 131.

(2) Göppinger 1980, 157.

(3) Vgl. hierzu Schneider W 1978, 5; Kaiser G 1970, 189 f.

(4) Feest/Blankenburg 1972; Heinz ZStW 84 (1972) 806 ff; Kerner 1973, 52 f; Krüger Krim 30 (1976) 513 ff.

4.1. Der Begriff des Verkehrsdeliktes

Als Verkehrsdelikte sollen in der vorliegenden Untersuchung die Gesetzesverstöße verstanden werden, durch welche die jeweils gültigen Verkehrsregeln verletzt werden. Ferner sollen die Zuwiderhandlungen gegen Gesetze einbezogen werden, welche die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugen zum Straßenverkehr regeln. Darüber hinaus sollen auch Verstöße gegen Normen des StGB erfaßt werden, die gerade dem Schutz des Straßenverkehrs dienen (z.B. §§ 142, 315 c, 316 StGB). Hinzu treten die im Straßenverkehr begangene fahrlässige Körperverletzung und fahrlässige Tötung (1).

Keine Berücksichtigung finden hingegen die Straftaten, welche lediglich im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen. So bleibt etwa ohne Beachtung, wenn der Täter das von ihm genutzte Fahrzeug zur Begehung einer klassischen Straftat verwendet oder das Fahrzeug beschädigt, zerstört oder entwendet wird.

4.2. Der Umfang des Erscheinungsbildes der Straßenverkehrsdelinquenz des alternden Menschen

4.2.1. Die absoluten Zahlen

Verfolgt man die Jahre 1955 bis 1970, so ergibt sich bei linearer Fortschreibung der 5-Jahresabstände 1955/1960/1965/1970 ein konstanter Zuwachs der absoluten Zahlen von etwa 1000 registrierten alternden Delinquenten für jeden Zeitabschnitt.

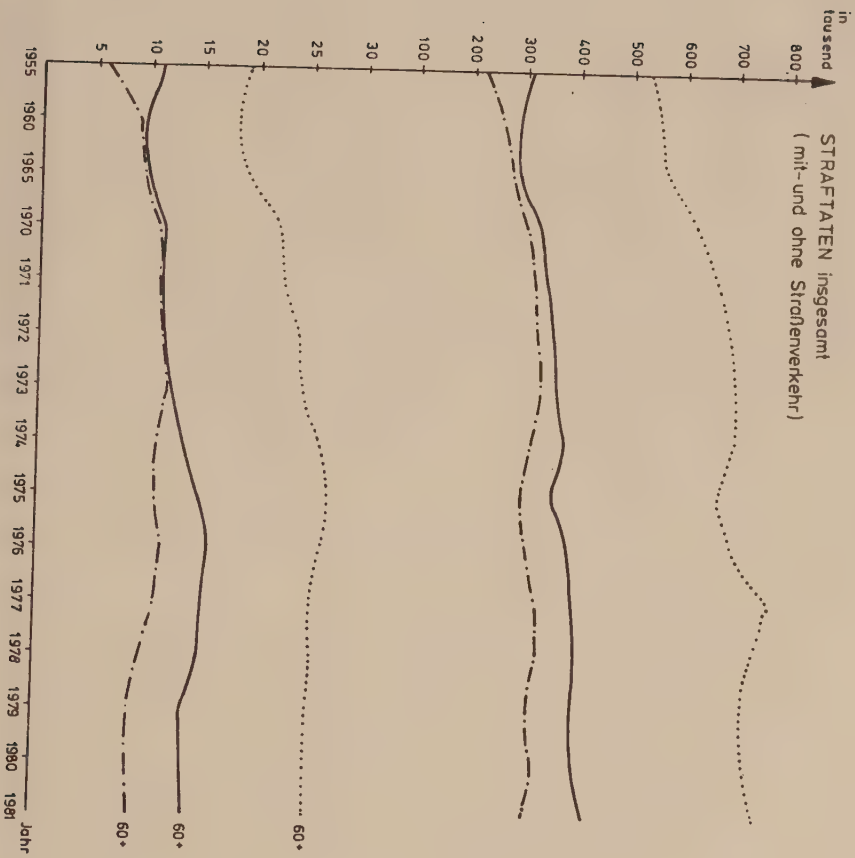
(1) Kaiser G PFA 8 (1981) 174; Schulz 1975, 488.

	1975		1980		1985		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
Stratifikation im Strassenverkehr	214358	7095	240561	8053	262355	9178	207804	10327	299361	10625	306671	11001	309870	113355	291760	10811273143	101	60
	12160	44	12276	550	16883	479	20205	525	22205	617	23391	661	25665	775	26641	820	23132	79
	206534	7529	255837	8603	279228	9657	308098	10852	322166	11242	330662	11662	336535	12130	317401	11641	297275	109
Klassische Stratifikation	256705	9307	247305	7350	244191	8844	271004	6095	282375	6909	295108	7429	296447	7538	313203	7961	296803	810
	51746	2229	45812	2030	46985	2770	64133	4337	64623	4354	65601	4432	66830	4817	68504	5099	70456	651
	308432	11536	293117	9370	291154	8914	335197	11332	346398	11523	350799	11861	363277	12355	381797	12090	367291	149
Stratifikation insgesamt	471074	16403	487366	15403	506546	16022	550948	17322	580386	17614	601849	18430	606417	18303	604963	18772	669948	188
	63012	2667	61080	2570	64846	3349	81337	4862	86228	4951	88992	5093	92405	6002	94234	5309	94888	73
	334086	12064	348054	17974	370392	12771	633038	22181	668264	22365	690861	23523	698012	24485	690198	24581	664336	258

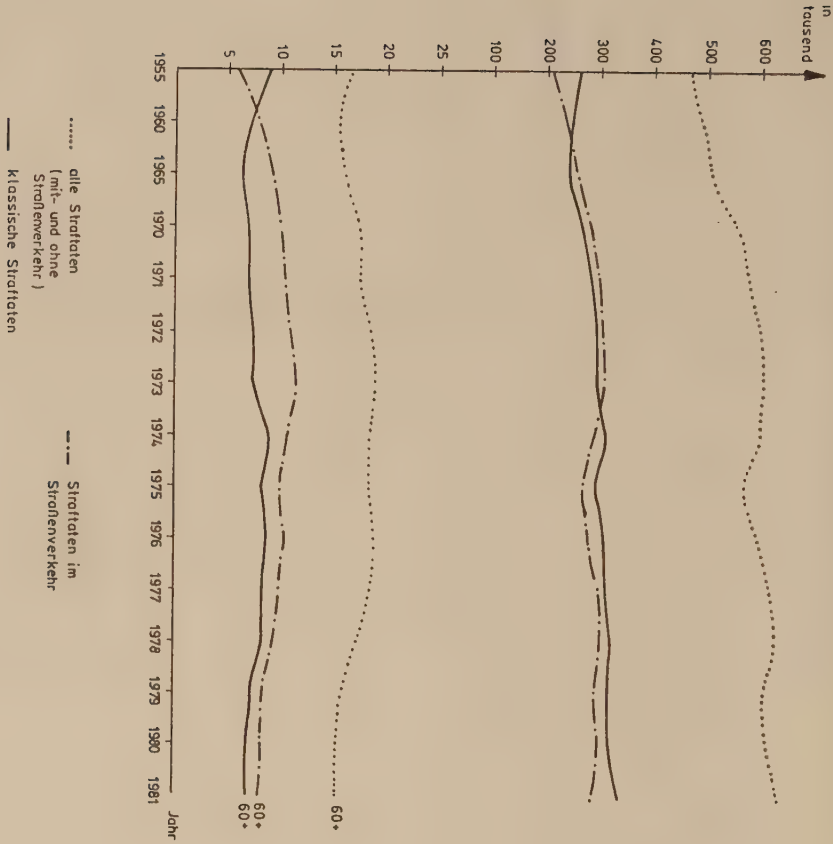
	1976			1977			1978			1979			1980			1981												
	14+	60+	70+	14+	60+	70+	14+	60+	70+	14+	60+	70+	14+	60+	70+	14+	60+	70+										
Stratifikation im Strassenverkehr	281042	743	2599	1033	29036	7559	27348	10109	301522	8437	2872	9734	292027	5833	2111	3544	293301	3035	2808	8443	29222	5867	2114	3311	29222	5867	2114	3311
	26049	124	165	888	29810	712	182	894	30632	796	218	912	20806	639	236	876	29900	639	241	877	27302	642	237	877	27302	642	237	
	310672	8467	2794	11221	325346	8671	2941	11612	332044	7153	3698	10241	320913	6427	2917	9376	429000	6771	3091	9320	32104	6209	2891	9190	6209	2891		
Klassische Stratifikation	312035	8537	2270	8807	318312	6143	2101	8544	326143	8792	3157	3247	318278	5079	2335	3384	322802	4917	2253	3170	341916	4903	2284	3172	4903	2284		
	16314	5144	2019	7163	78338	4731	2133	6904	80037	4688	2292	6920	79388	4276	2110	6416	81170	4448	2217	6695	84033	4613	2203	6589	4613	2203		
	398767	11681	4299	15012	507220	10894	4534	15448	437000	10478	4730	10217	507066	9256	4373	11800	403181	9365	4300	11885	42840	9026	4403	11800	403181			
Stratifikation insgesamt	593085	14280	4829	19130	615188	13360	4160	11862	627685	13247	22399	12536	610305	10882	6386	115929	621303	10852	6488	116151	633648	10460	4970	11544	10460	4970		
	103354	3869	2781	8007	100739	3083	2335	7398	11479	3334	2438	3302	108474	4303	2376	7291	111008	5084	2488	7572	113415	5225	2486	7572	113415			
	692330	23149	7034	27131	772906	18096	7495	26460	770044	17631	7827	23458	118729	15793	7422	23210	732481	19050	7349	23105	747163	15733	2474	23210	732481			

Verurteilte in

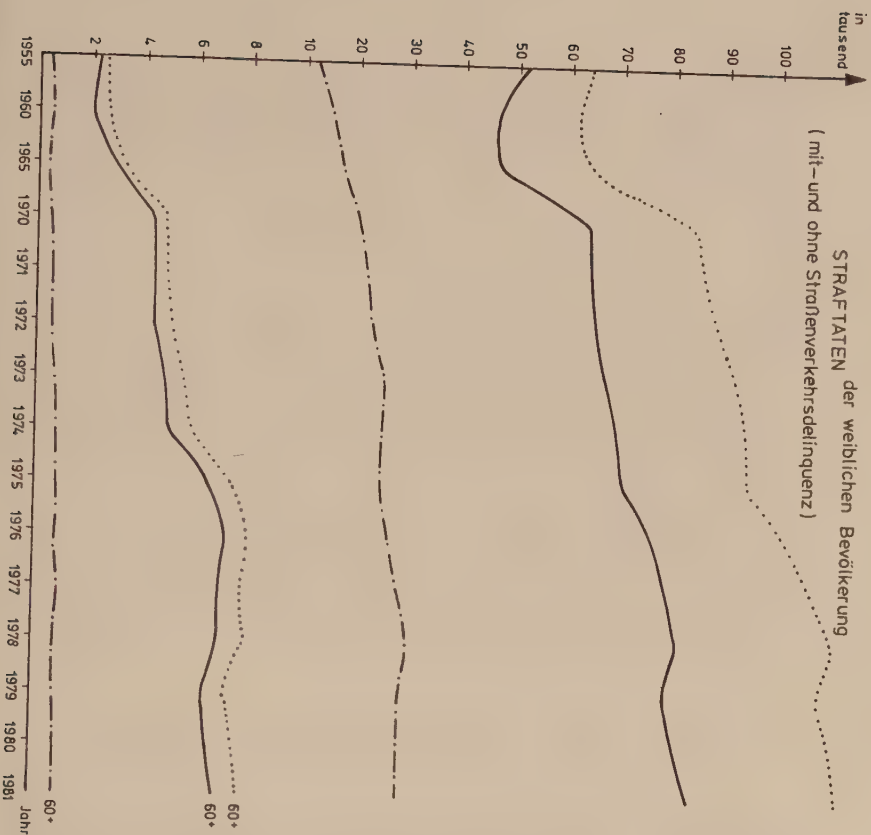
[illegible]



STRAFSTATEN der männlichen Bevölkerung (mit- und ohne Straßenverkehrseinquenz)



STRAFSTATEN der weiblichen Bevölkerung (mit- und ohne Straßenverkehrsdelinquenz)



Abgesehen von einem leichten Anstieg 1972 bleiben die Zahlen in den folgenden Jahren in etwa beständig, sinken aber in den Jahren 1979/80 auf einen ähnlichen Wert wie 1965.

Dem vorgenannten Bild entspricht die Entwicklung der Straßenverkehrsvergehen der männlichen Bevölkerung. Dies ist nicht verwunderlich; denn in der Altersstufe über dem 60. Lebensjahr sind die männlichen Delinquenten bei geringer Schwankungsbreite weit über 90% an den festgestellten Verkehrsdelikten ihrer Altersgruppe beteiligt (1).

Die Verkehrsstraftaten der weiblichen Bevölkerung dieser Altersstufe sind dementsprechend von weitaus geringerem Umfang. Seit 1955 haben sich ihre registrierten Straftaten absolut und anteilmäßig unter den bejahrten Verkehrsdelinquenten nahezu verdoppelt.

4.2.2. Der Anteil der 70-jährigen und Älteren an der Verkehrsdelinquenz

Betrachtet man die Altersgruppe der 70-jährigen und Älteren, für welche allerdings die Verurteiltenstatistiken erst seit dem Jahre 1976, also für einen relativ kurzen Zeitraum Angaben enthalten, und vergleicht man diese Altersstufe mit der der 60-jährigen und Älteren, so ergibt sich, daß deren Kontingent an den Verkehrsvergehen der Menschen höheren Lebensalters von einem guten Viertel auf ein knappes Drittel gestiegen ist. Eine fast entsprechende konstante Aufwärtsentwicklung und Relation zeigt sich bei der männlichen Delinquenz im Vergleich der genannten Alterskollektive.

(1) 1955 = 94.2%; 1960 = 93.6%; 1965 = 95%; 1970 = 95.2%; 1975 = 92.7%; 1980 = 90.5%.

Bei der weiblichen Straßenverkehrsdelinquenz zeigt sich, daß sich diese vom 70. Lebensjahr ab absolut gesehen vergrößerte. Ihre Quote an der Gruppe der Menschen im fortgeschrittenen Lebensalter wuchs von einem Fünftel auf ein gutes Viertel.

% Anteil der 70-jährigen und Älteren
an der Verkehrsdelinquenz alternder Menschen

	1976	1977	1978	1979	1980	1981
m	25.1	27.2	30.8	31.7	33.3	33.0
w	18.6	20.4	23.7	27.0	27.4	27.0
i	24.5	26.7	30.2	31.4	32.7	32.4

4.3. Vergleich mit dem Erscheinungsbild der Gesamtkriminalität des alternden Menschen

Die registrierte Verkehrsdelinquenz des älteren Menschen zeigt für die Jahre 1955 und 1980 etwa einen Anteil an der Gesamtkriminalität von 40 %. Das Erscheinungsbild war aber nicht immer so einheitlich; denn 1965 wurde die registrierte Kriminalität des alternden Menschen zu mehr als der Hälfte von Verkehrsvergehen bestimmt. Seitdem ist die Rate der Verkehrsdelinquenz an der Gesamtkriminalität wieder rückläufig. Bis 1980 ist der Anteil der erfaßten Gesamtkriminalität wieder auf den Ausgangspunkt zurückgegangen.

Wesentlich konstanter ist demgegenüber der Anteil der Verkehrskriminalität an der Gesamtdelinquenz aller Altersgruppen. Die Schwankungsbreite beträgt hier von 1955 bis 1980 lediglich ca. 6 %. Allerdings ist die Tendenz seit 1965 ähnlich rückläufig wie bei den Straftätern im fortgeschrittenen Lebensalter.

Wie bei den männlichen Delinquenten insgesamt so bestimmen auch bei den Straftätern höheren Lebensalters die Normbrüche im Straßenverkehr in erheblichem Ausmaß das Erscheinungsbild der Kriminalität.

Bei den im fortgeschrittenen Lebensalter erfaßten Tätern ist die Dominanz der Straßenverkehrsvergehen besonders auffällig - vornehmlich seit dem Jahre 1970.

Diesem Erscheinungsbild fast entgegengesetzt ist bei gleicher Betrachtungsweise die Entwicklung der Verkehrsvergehen der weiblichen Bevölkerung. Die Delinquenz im Straßenverkehr beträgt seit 1960 nur ca. 1/4 aller registrierten Normbrüche. Bei den älteren Frauen beträgt die Verkehrsdelinquenz seit 1970 sogar nur noch 1/10 der bei ihnen konstatierten Straftaten.

■ Anteil der Verkehrsdelinquenz an der Gesamtkriminalität
nach Geschlecht, Alter und Jahren

	1955		1960		1965		1970		1975		1980	
	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
i	42.5	39.5	46.6	47.9	49.0	50.1	47.9	48.9	44.7	42.4	44.3	40.2
m	45.5	43.3	49.3	52.3	51.8	50.1	47.9	59.6	47.9	54.0	48.2	54.1
w	19.0	16.3	25.0	21.4	26.4	14.7	24.0	10.8	25.5	10.9	26.9	11.6

Betrachtet man in diesem Rahmen die statistischen Erscheinungsformen der 70-jährigen und Älteren im Vergleich zu allen bejahrten Straftätern, so läßt sich in dem knappen Zeitraum der Jahre 1976 - 1981 ein signifikanter Unterschied nicht feststellen; denn auch in dieser Altersgruppe liegt der Anteil der Verkehrsstraftaten an der Gesamtdelinquenz bei etwa 40 %.

Für die männlichen älteren Delinquenten bietet sich ein ausgeglichenes Bild. Hingegen zeigen sich bei den weiblichen Verkehrsstraftätern in Relation zu allen registrierten Normbrüchen in der Gruppe der 70-jährigen und Älteren eine Abnahme des Anteils der Verkehrsstraftaten bis unter 8 %.

% Anteil der 60- bis 70-jährigen und älteren Verkehrsdelinquenten an der Gesamtkriminalität (nach Geschlecht, Alter und Jahren)

	1976		1977		1978		1979		1980		1981	
	60+	70+	60+	70+	60+	70+	60+	70+	60+	70+	60+	70+
m	54.0	53.3	54.6	53.5	53.1	53.9	53.6	53.7	54.1	55.5	53.8	55.1
w	11.0	7.6	11.4	7.8	11.6	8.6	12.0	9.9	11.6	9.7	11.3	9.5
i	41.3	39.1	41.6	39.2	40.2	39.5	40.4	39.7	40.2	40.4	39.6	39.9

4.4. Die Verkehrsdelinquenz älterer Menschen im Verhältnis zur Straßenverkehrsdelinquenz insgesamt

Betrachtet man die Anzahl der erfaßten Verkehrsübertretungen älterer Menschen an den Verkehrsstraftaten insgesamt, so läßt sich feststellen, daß der registrierte Anteil der Verkehrsstraftäter höheren Lebensalters relativ gering ist, d. h. nur etwa 3 - 4 % beträgt.

Von 1955 - 1975 war der Anteil der Normbrüche im Straßenverkehr durch Menschen im vorgerückten Lebensalter um etwa 1 % gestiegen. Seit 1975 ist allerdings ein Rückgang festzustellen, welcher mit 2.83 % für das Jahr 1980 seinen bisherigen Tiefpunkt erreichte.

Der prozentuale Anteil älterer männlicher Verkehrsstraftäter an allen durch männliche Personen im Straßenverkehr begangenen Normverletzungen entspricht im wesentlichen dem vorab erörterten Gesamtbild.

Auch der statistische Anteil der Verkehrsdelinquenz weiblicher Personen höheren Lebensalters beträgt etwa 3 - 4 % der Verkehrsvergehen der weiblichen Bevölkerung.

4.5. Die Struktur des Erscheinungsbildes der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen

4.5.1. Bedeutung

Die Struktur der Verkehrsdelinquenz ist deshalb interessant, weil es durch sie erleichtert wird, Aussagen über die erfaßten Straftaten insgesamt zu machen. Erst durch sie läßt sich feststellen, ob das registrierte Tatverhalten einer bestimmten Lebensaltersgruppe ähnlich oder aber so unterschiedlich ist, daß sich eine einheitliche Aussage nicht treffen läßt.

Im Erscheinungsbild zeigt sich weiterhin die differenzierte Zusammensetzung des Gesamtbildes der in einzelnen ausgeprägten Gruppen zusammengefaßten Verkehrsdelikte (1). Über die Qualität der Delikte hinaus ist auch die Quantität der Delikts- und Tätergruppen für sich und im Verhältnis zueinander bestimmbar.

(1) Mergen 1978, 265.

4.5.2. Strukturierung

Die Frage, wie der Umfang der unstrukturierten Erscheinungsform der Kriminalität in eine beschreibbare Form gebracht wird, hängt im wesentlichen vom Gegenstand der Untersuchung ab; denn die jeweils konstant gehaltenen Merkmale variieren mit dem Untersuchungsgegenstand. So sind für die vorliegende Untersuchung zwar die Variablen Alter und Geschlecht zwingend vorgegeben, nicht aber die Bestimmung und Einteilung der Verkehrsdelikte.

Gewöhnlich differenziert man bei der Einteilung der Verkehrsdelikte zwei Gruppen. Dies ist zum einen die Gruppe der (überwiegend) vorsätzlich begangenen Straftaten, zu welcher etwa das Führen eines Kfz ohne Erlaubnis trotz Verbot (§ 21 I Nr. 1 StVG), die Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB) und das unerlaubte Entfernen vom Unfallort gehören (§ 142 StGB). Die zweite Gruppe ist dementsprechend die der (überwiegend) fahrlässig begangenen Normbrüche, wie etwa die Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB) sowie die fahrlässige Körperverletzung (§ 230 StGB) bzw. fahrlässige Tötung (§ 222 StGB) (1).

Einige Autoren nehmen auch Einteilungen vor, welche zwischen Delikten während und nach der Fahrt unterscheiden (2).

Schließlich werden noch wesentlich feinere Differenzierungen wie etwa die Einteilung in mittelbar und unmittelbar risikoerhöhende Delikte und Bagatelldelikte (3) oder Einteilungen nach der Unfallträchtigkeit

(1) Eisenberg 1979, 411; Heegner 1961, 134 ff, 185 ff; Kaiser G 1980, 505 f; Kesselring 1959, 99.

(2) Göppinger 1980, 685 mwN; Kunkel 1975, 67; Schubert/Spoerer 1967, 1 ff.

(3) Heegner 1961, 25 ff; Mayer KrimGegfr 8 (1968) 121 f; Mayer/Romeis/Mayer BA 5 (1968) 159. Unmittelbar risikoerhöhende Delikte: persönliche Faktoren (Alkohol, Ermüdung etc.), verkehrsun-sicheres Fahrzeug (Beleuchtung, Bereifung etc.); mittelbar risikoerhöhende Delikte: Höchstgeschwindigkeit, Verkehrszeichen,

bestimmter Verhaltensweisen vorgenommen, wobei letztgenannte Einteilungen im wesentlichen auf den Grad der Verkehrsgefährlichkeit abstellen.

Gegen die Form dieser Einteilungen bestehen aber erhebliche Einwände. Losgelöst von der Persönlichkeit des Straftäters läßt sich ein Verhalten nicht ohne weiteres analysieren. Darüber hinaus erschwert die unzureichende kriminologische Erfassung eine empirische Anknüpfung.

Gegen eine Einteilung der Verkehrsvergehen nach dem Grad ihrer Verkehrsgefährlichkeit spricht die Schwierigkeit einer klaren Abgrenzung, weil vornehmlich im Bereich des Straßenverkehrs mit einer hohen Selbstgefährdung des Täters gerechnet werden kann (1).

Die Einteilung nach fahrlässigen und vorsätzlichen Straftaten im Straßenverkehr, welche demnach am naheliegendsten ist, bietet auch pragmatische Schwierigkeiten; denn die Verurteiltenstatistiken weisen bei der Straßenverkehrsgefährdung und der Trunkenheit im Verkehr die fahrlässigen Begehungsweisen nicht gesondert aus. Deshalb soll zunächst davon abgesehen werden, einen zahlenmäßigen Vergleich zwischen Fahrlässigkeits- und Vorsatzdelikten anzustellen.

Eine grobe Übersicht kann aus den folgenden Schaubildern gewonnen werden. Im übrigen ergibt sich ein Anhaltspunkt aus der quantitativen Analyse der Verkehrsvergehen. Erst die in einem weiteren Abschnitt vorzunehmende Analyse der im einzelnen hervortretenden Verkehrsdelikte kann ergeben, ob die nach dem überwiegenden Teil der Literatur vorläufig vorgenommene Einteilung der Straftaten in überwiegend fahrlässige und vorsätzliche Normbrüche möglich ist. Darüber hinaus wird festzustellen sein, ob die Begehungsweise

(1) Kaiser G 180, 505 f.

der den vorwiegend vorsätzlichen und fahrlässigen Delikten zugeordneten Verkehrsstraftaten auch tatsächlich der vorläufigen Strukturierung entspricht.

4.5.3. Die quantitative Analyse der Verkehrsdelikte älterer Menschen

Die quantitative Untersuchung der registrierten Verkehrskriminalität zeigte im Jahre 1980 für die 60-jährigen und Älteren, daß die fahrlässige Körperverletzung (41.55 %) gefolgt von der Unfallflucht (21.39%) und der Trunkenheit im Straßenverkehr (20.18 %) das Erscheinungsbild der Straßenverkehrsdelinquenz des älteren Menschen bestimmt. Seit dem Jahre 1965 läßt sich ein deutlicher Strukturwandel feststellen. Zwar war die fahrlässige Körperverletzung wie in den vorangegangenen und folgenden Jahren das herausragende Delikt (54.5 - 50.8 %). Demgegenüber waren die Trunkenheit im Straßenverkehr (7.26 - 19.17 %) und die Unfallflucht (6.6 - 13.35 %) quantitativ nur von geringer Bedeutung.

Die fahrlässige Tötung, die Straßenverkehrsgefährdung und das Fahren ohne Fahrerlaubnis trotz Verbotes waren und sind, gemessen an den absoluten Zahlen, nur in geringem Umfang in Erscheinung getreten.

4.5.4. Verkehrsdelinquenz aller Altersgruppen

Ein abweichendes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Struktur der Gesamtdelinquenz aller Altersgruppen. Während im Jahre 1965 die fahrlässige Körperverletzung dominierte (36.9 %), ergab sich 15 Jahre später nur noch ein Anteil von 19.7 % an den gesamten Verkehrsstraftaten. Demgegenüber stiegen aber die Trunkenheits-

delikte in der Statistik im gleichen Zeitraum von 8.43 % auf 35.7 % aller Normbrüche im Straßenverkehr.

4.5.5. Die Variationsbreite der Verkehrsdelinquenz älterer Menschen

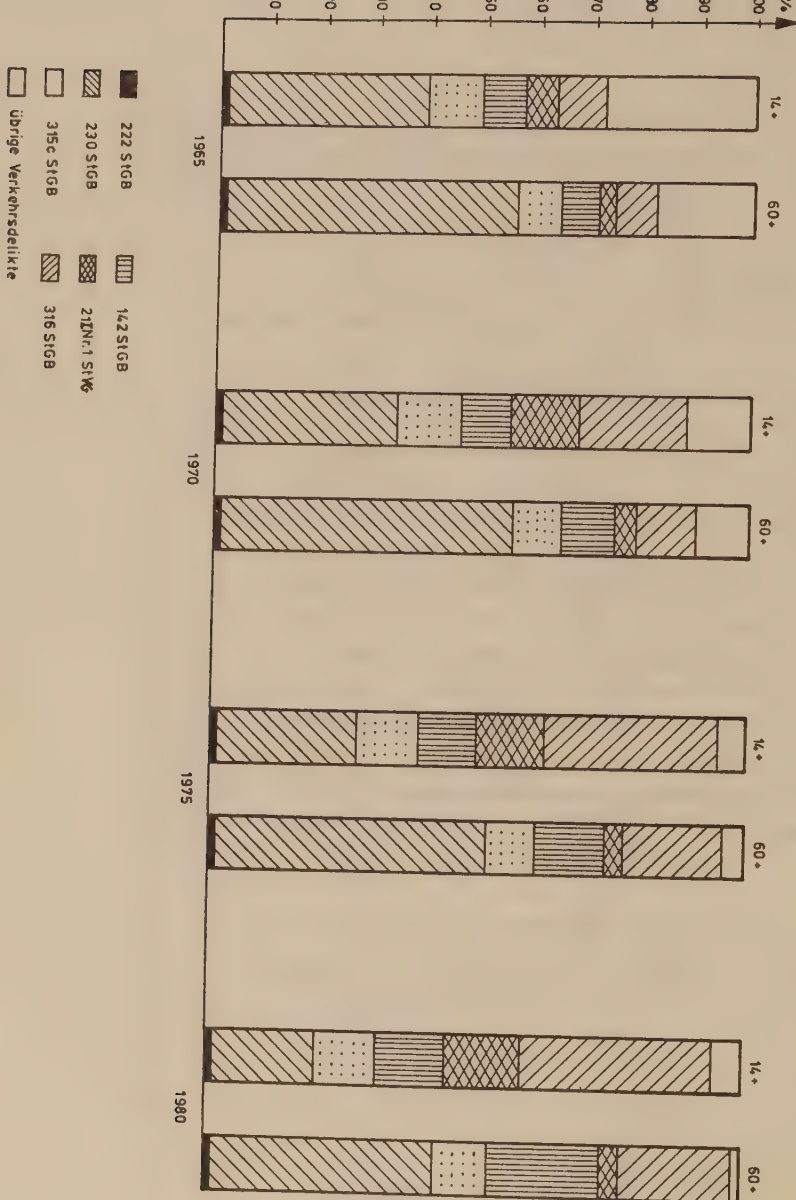
Ebenso wie bei den 60-jährigen und Älteren hat die erfaßte Variationsbreite der Delikte im Straßenverkehr insgesamt ganz deutlich abgenommen. Die fahrlässige Tötung und fahrlässige Körperverletzung, die Gefährdung des Straßenverkehrs, die Unfallflucht und das Fahren ohne Fahrerlaubnis trotz Verbotes sowie die Trunkenheit im Verkehr waren im Jahre 1965 mit einem Anteil von 82 % an allen registrierten Straftaten vertreten. Im Jahre 1980 sind die registrierten Verkehrsdelikte bejahrter Menschen durch diese Vergehen nahezu erschöpfend aufgezählt; denn ihr Anteil an allen Verkehrsstraftaten betrug 98.5 %. Seit dem Jahre 1975 erreichten die genannten Verkehrsdelikte auch im Hinblick auf alle Altersgruppen einen Anteil von 95 - 96 %.

Im gleichen Betrachtungszeitraum ergibt sich für die Tendenz und den prozentualen Anteil der älteren männlichen Verkehrsstraftäter ein nahezu identisches Bild.

Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an
der Verkehrsdelinquenz (insgesamt)

	1965			1970			1975			1980		
	14+		60+	14+		60+	14+		60+	14+		60+
	in taus.	%	in taus.	in taus.	%	in taus.	in taus.	%	in taus.	in taus.	%	in taus.
§222	4.3	1.5	0.13	1.4	4.3	1.4	0.16	1.5	3.6	1.2	0.13	0.9
§230	103.1	36.9	5.27	54.5	104.7	34	5.94	54.8	78.8	26.5	5.57	65.0
§315c	28.6	10.3	0.79	8.1	35.3	11.5	1.0	9.2	33.0	11.1	1.0	36.8
§142	20.9	7.5	0.68	6.6	30.1	9.8	1.04	9.6	31.7	10.7	1.47	13.4
§211r.1	16.8	6.8	0.34	3.5	37.9	12.3	0.42	3.9	36.4	12.2	0.28	2.5
§316	23.5	8.4	0.7	7.3	59.5	19.3	1.21	11.2	100.7	33.9	2.1	19.2
Summe	197.2	71.3	7.92	82	271.9	88.3	9.78	90.1	284.1	95.6	10.55	96.1
alle Verkehrs- straftaten	279.2	100	9.66	100	308.1	100	10.85	100	297.3	100	10.97	100

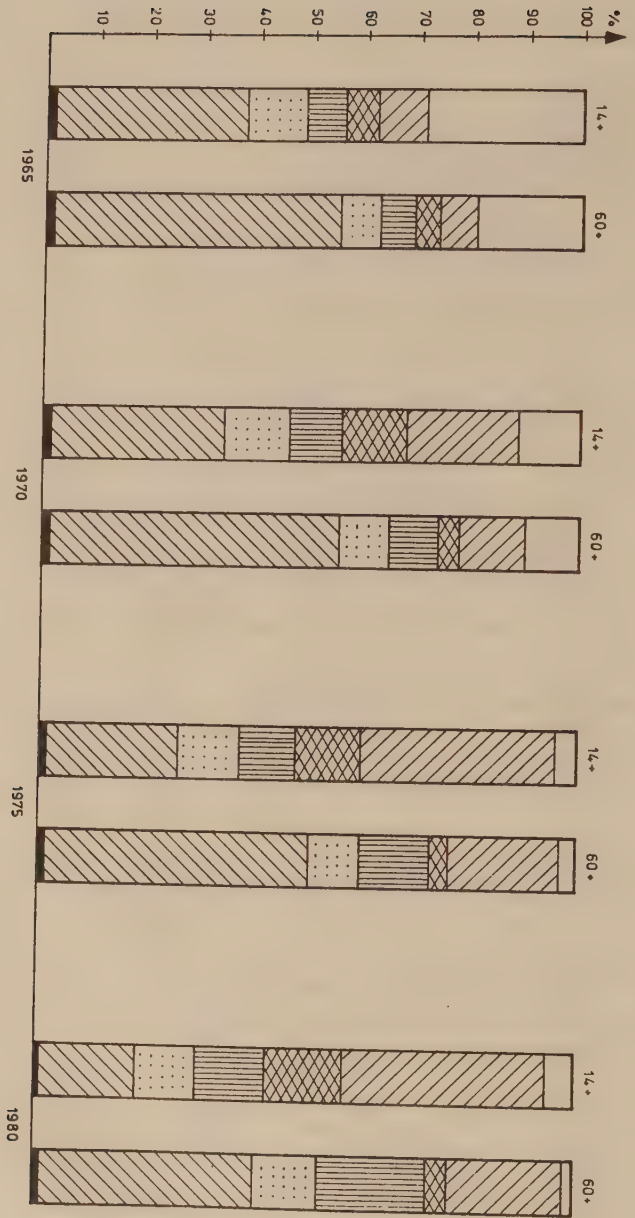
% Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an der Verkehrsdelinquenz (insgesamt)



Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an
der Verkehrsdelinquenz(männlich)

	1965				1970				1975				1980			
	14+		60+		14+		60+		14+		60+		14+		60+	
	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%
§ 222	4.0	1.5	0.12	1.4	4.0	1.4	0.15	1.4	3.3	1.2	0.12	1.2	2.8	1.0	0.12	1.4
§ 230	95.0	36.2	4.91	53.5	94.1	32.7	5.57	53.9	67.8	24.8	5.04	49.5	54.8	18.3	3.39	4.01
§ 315c	28.2	10.8	0.68	7.4	34.4	12.0	0.99	9.5	31.5	11.5	0.98	9.6	34.4	11.5	0.95	11.2
§ 142	19.9	7.6	0.65	7.0	28.4	9.9	0.98	9.5	28.8	10.5	1.33	3.1	38.0	12.7	1.75	20.7
§ 211Nr.1	16.5	6.3	0.34	3.7	34.4	11.9	0.41	3.9	33.4	12.2	0.35	3.4	43.5	14.5	0.3	3.5
§ 316	23.3	8.9	0.7	7.6	58.5	20.3	1.2	11.7	97.3	35.6	2.07	20.4	111.6	37.3	1.83	21.7
Summe	186.971.3	7.4	806	253.888.2	9.29	900	262.1	16.0	9.9	97.2	285.195.2	8.33	986	262.4100	9.18	100
Alle Verkehrs- straftaten	262.4100	9.18	100	287.9	100	1033	100	273.1	100	10.18	100	299.4100	8.44	100		

% Anteil der männlichen Bevölkerung an der Verkehrsdelinquenz bei ausgewählten Verkehrsdelikten



- § 222 StGB
- ▨ § 230 StGB
- ▤ § 211 Nr. 1 StVG
- ▧ § 316 StGB
- ▩ § 315c StGB
- übrige Verkehrsdelikte

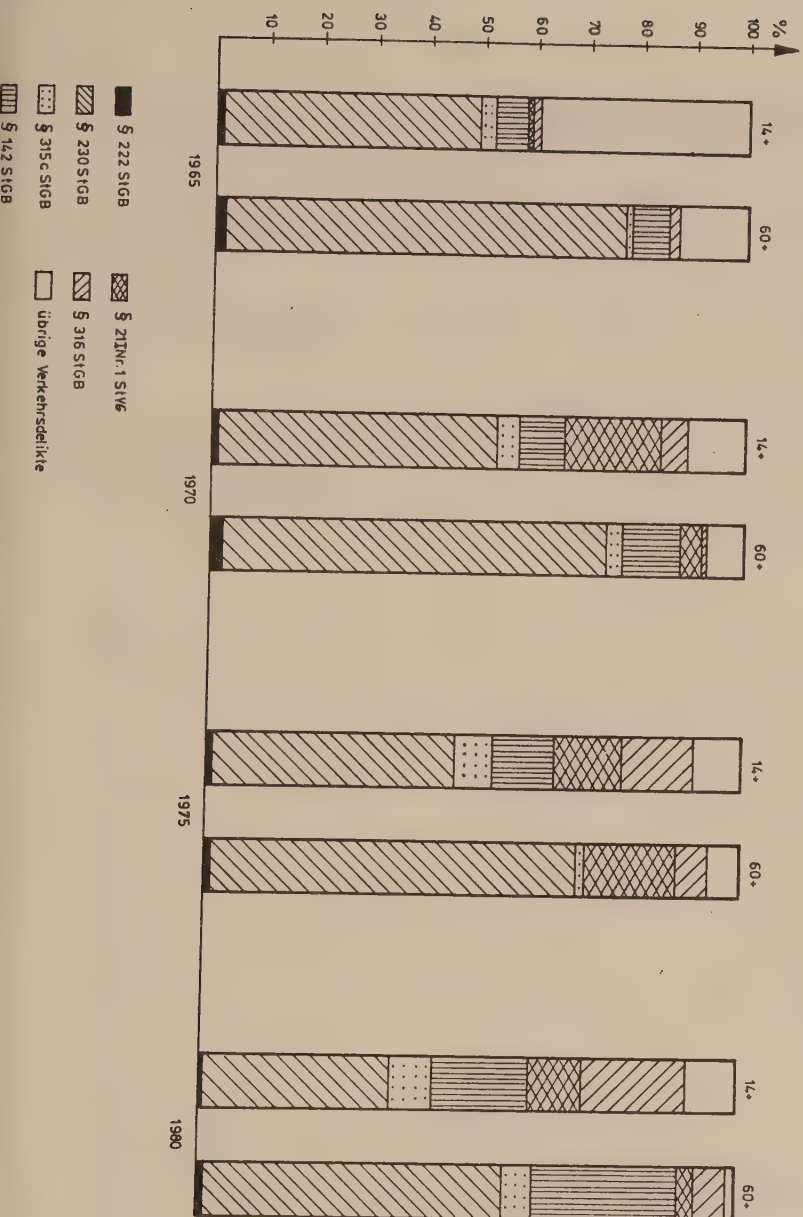
Demgegenüber ergeben sich Abweichungen für die weiblichen Verkehrsstraftäter. Bei ihnen ist im vorgerückten Lebensalter die Zahl der fahrlässigen Körperverletzungen dominierender, obgleich ihr prozentualer Anteil ebenso wie bei den übrigen Verkehrsstraftätern an allen Verkehrsvergehen deutlich zurückgegangen ist (75 % - 55.3 %). Als zweites quantitativ herausragendes Delikt ist die Unfallflucht zu nennen (28.5 %), welche allerdings erst in den letzten Jahren ganz erheblich zugenommen hat (1). Für das quantitativ zunächst an zweiter Stelle stehende Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis trotz Verbotes ist demgegenüber eine gegenläufige Entwicklung zu verzeichnen. Vergleicht man dieses Erscheinungsbild mit allen registrierten Verkehrsstraftaten des weiblichen Geschlechtes, so ergeben sich deutliche Divergenzen. Die quantitativen Erscheinungsformen konzentrieren sich nämlich nicht nur auf 2 Delikte; vielmehr zeichnen sie sich durch eine große Variationsbreite aus. Dennoch bleibt die fahrlässige Körperverletzung auch hier das anteilmäßig größte Delikt.

(1) 1965 = 7.72 %.

Der Anteil ausgewählter Verkehrsdelikte an
der Verkehrsdelinquenz (weiblich)

	1965				1970				1975				1980			
	14+		60+		14+		60+		14+		60+		14+		60+	
	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%	in 1000	%
§ 222	0.22	1.3	0.01	2.1	0.24	1.2	0.01	2.3	0.29	1.2	0.01	1.5	0.27	0.9	0.01	1.1
§ 230	8.11	48.0	0.36	75.0	10.63	52.60	0.38	72.2	10.9	45.3	0.53	67.2	10.2	34.1	0.49	55.3
§ 315c	0.44	2.6	0.01	1.5	0.88	4.4	0.01	2.5	1.5	6.2	0.02	2.4	2.47	8.3	0.05	5.2
§ 142	1.05	6.2	0.04	7.7	1.83	9.1	0.06	11.4	2.9	12.2	0.13	16.5	5.37	18.0	0.25	26.5
§ 21Nr.1	0.23	1.4	0.002	0.4	3.56	17.6	0.02	3.6	2.96	12.3	0.03	3.2	2.96	9.9	0.02	2.5
§ 316	0.21	1.3	0.001	0.2	0.98	4.8	0.01	1.0	3.36	13.9	0.03	3.7	5.79	19.4	0.05	5.7
Summe	10.26	60.8	0.42	86.9	18.12	89.7	0.49	93.0	21.96	91.0	0.75	94.52	27.07	90.5	0.86	98.4
alle Verkehrs- straftaten	16.88	100	0.48	100	20.21	100	0.53	100	24.13	100	0.79	100	29.91	100	0.88	100

% Anteil der weiblichen Bevölkerung an der Verkehrsdelinquenz bei ausgewählten Verkehrsdelikten



4.6. Darstellungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsdelinquenz des älteren Menschen

Gewöhnlich wird die Kriminalität einer bestimmten Bevölkerungsgruppe in der kriminologischen Forschung durch Verhältniszahlen angegeben. Man ist der Meinung, daß die Verhältniszahlen einen größeren Aussagewert enthalten, als die absoluten statistischen Zahlen (1).

Für den Bereich der Strafstatistiken wird eine "Verurteiltenziffer" gebildet, welche die Zahl der Verurteilungen bezogen auf 100.000 der strafmündigen Gesamtbevölkerung bzw. der jeweiligen Bevölkerungsgruppe angibt.

Die Verwendung einer Kriminalitätsziffer ist schon im Hinblick auf die allgemeine Kriminalität Einwänden ausgesetzt. So werden z. B. die statistischen Fehlerquellen wie die Mehrfachzählung (unbereinigte Zahlen) und deren Verschiebung über einen langen Zeitraum der Strafverfolgung zunächst mit übernommen, so daß die Kriminalitätsbelastungsziffern insoweit einen Vorteil gegenüber den absoluten statistischen Zahlen nicht bieten (2). Ein spezifischer Nachteil der Häufigkeitszahlen ergibt sich daraus, daß bestimmte Personengruppen in der Strafverfolgungsstatistik mit erfaßt, aber nicht in der Wohnbevölkerung mitgezählt werden (3).

Ein weiterer wesentlicher Nachteil besteht darin, daß die Häufigkeitsziffer die Zugangsmöglichkeit zu einem Delikt unberücksichtigt läßt. Der Ansatz der Messung der "Gefährdung durch Kriminalität" ist,

(1) Eisenberg 1979, 106; Göppinger 1980, 141; Kaiser G 1980, 211; Mergen 1978, 145.

(2) Kerner 1973, 87.

(3) Zu denken ist insbesondere an Ausländer; Heinz PolJ 1977, 102.

gleichgültig ob man diesen täter- oder opferbezogen sieht, nicht konsequent durchgehalten, wenn man die Häufigkeitszahlen ohne weitere Korrektur verwendet. Es ist nämlich jeweils eine Maßzahl zu finden, welche auf den potentiellen Täterkreis Bezug nimmt.

Bei der Vergewaltigung beispielsweise ist die Häufigkeitsziffer weniger aussagekräftig, wenn sie auf die gesamte Wohnbevölkerung abstellt, denn als Täter kommt nur eine männliche Person in strafmündigem Alter infrage. Dies gilt gleichermaßen für Delikte, welche eine besondere Täterqualifikation erfordern (Amtsdelikte). Hier kann die Bezugszahl nicht die gesamte Wohnbevölkerung sondern nur die Anzahl derjenigen sein, die diese Täterqualifikation aufweisen.

Über die allgemeinen Einwände hinaus bestehen für die Verkehrsvergehen zusätzliche Bedenken gegen die Verwendung einer Häufigkeitsziffer; denn der potentielle Täterkreis läßt sich hier noch schlechter durch die Verurteiltenziffer erfassen, als dies bei der klassischen Kriminalität im allgemeinen der Fall ist.

Bei den meisten verkehrswissenschaftlichen Analysen wird daher auf andere Größen abgestellt, wie etwa die Fahrleistung, die Anzahl der Führerscheininhaber, den Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis, den Kfz-Bestand sowie auf die Verweildauer im Straßenverkehr (1). Diese Angaben dienen als Ersatz für die nur schwer faßbare Verkehrsbeteiligung einzelner Bevölkerungsgruppen.

In vorangegangenen Abschnitten wurde bereits aus den Komponenten der Führerscheinzahl, dessen Ausnutzungsgrad und der Fahrleistung versucht, die Verkehrsbeteiligung älterer Menschen darzustellen. Sie soll auch für die vorliegende Untersuchung aus den vorab getroffenen Erwägungen die Verhältniszahl abgeben.

(1) Kaiser G 1970, 201; anders aber Kürzinger 1982, 204.

Auch sie ist aber nicht ohne Bedenken zu verwenden. Zum einen ist die errechnete Verkehrsbeteiligungsrate mit einer Reihe von Unsicherheitsfaktoren behaftet (1). Zum anderen bestehen aber auch insoweit Einwände, als die Verkehrsbeteiligungsrate nur die fährerscheinpflichtigen motorisierten Verkehrsteilnehmer erfaßt.

Wie aber zuvor erörtert wurde, ist die Registrierung von Fußgängern, Radfahrern und Mofafahrern als Verkehrsstraftäter nur in geringem Umfang zu erwarten, so daß es gerechtfertigt ist, sie unberücksichtigt zu lassen. Ihre Einbeziehung würde vor allem dem Ausgangspunkt der Überlegung der Messung der "Gefährdung durch Kriminalität" älterer Menschen nicht gerecht (2).

Der vollständige oder teilweise Rückzug des alten Menschen aus verschiedenen Handlungsfeldern sowie die veränderten quantitativen und qualitativen sozialen Kontaktmöglichkeiten versperren ihm neben dem Straßenverkehr auch andere soziale Räume, welche Gelegenheit zu kriminellen Handlungen überhaupt erst geben (3). Insoweit wird die einseitige Verwendung einer Verkehrsbeteiligungsquote den Vergleich zwischen klassischer und Verkehrskriminalität erschweren; denn für die klassische Kriminalität fehlt es an einem solchen Maßstab. Auch wenn die Bildung von Häufigkeitsziffern im Hinblick auf eine einheitliche Betrachtungsweise den Vergleich mit der klassischen Kriminalität erleichtern würde, ist hiervon aufgrund der qualitativen Nachteile abzusehen.

(1) Z. B. Standardisierung der Fahrleistung und des Ausnutzungsgrades der Fahrerlaubnis.

(2) Der Fußgängerverkehr spielt sich z. B. überwiegend auf Gehwegen ab, Mofas und Fahrräder werden in zunehmendem Maße auf speziell dafür vorgesehenen Wegen benutzt oder außerhalb des Geltungsbereiches der StVO bzw. dort, wo es motorisierten Verkehr nicht gibt (Privatgelände, Wald etc.).

(3) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270; Krohn 1978, 57 ff.

Vornehmlich im Vergleich von Bevölkerungsentwicklung und Verkehrsbeteiligung zeigt sich, wie unzureichend die Bildung einer Häufigkeitsziffer wäre.

Während in der Mitte der 50er Jahre der Bevölkerungsanteil älterer Menschen konstant bei ca. 18% lag (1), war die Verkehrsbeteiligungsrate dieser Bevölkerungsstufe lediglich etwa halb so hoch. Bedenkt man, daß der ganz überwiegende Teil der Verkehrsteilnehmer männlichen Geschlechts war, so entsprach in diesem Zeitpunkt die Verkehrsbeteiligung der männlichen älteren Menschen ihrem Populationsanteil bzw. lag leicht über ihm. Dieses Bild änderte sich schon Ende der 50er Jahre. Während die Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen anteilmäßig abnahm, entwickelte sich ihr Bevölkerungsanteil entgegengesetzt. Bis Mitte der 70er Jahre nahm er auf 25 % zu. Erst in den 70er Jahren begann sich die Verkehrsbeteiligung der älteren Menschen zu stabilisieren. Seit Mitte der 70er Jahre ist sowohl ihr Anteil an der Bevölkerung leicht rückläufig als auch ihre relative Verkehrs-beteiligung.

Die ältere weibliche Bevölkerung wies hingegen in diesem Zeitraum eine äußerst geringe Verkehrsbeteiligungsrate auf (0.5 - 1.5 %), demgegenüber war aber ihr Anteil an der Population der Menschen im vorgerückten Lebensalter nahezu 1.5 - 1.75 Mal so hoch wie der der männlichen Bevölkerung entsprechenden Alters. Insbesondere hier zeigt sich, wie unzureichend die Ergebnisse bei der Bildung von Häufigkeitsziffern an der Bevölkerungsgröße wäre.

Die Entwicklung der Verkehrsbeteiligung der älteren männlichen Population ist in dem genannten Zeitraum zwar nicht so divergierend, dennoch bestehen deutliche Größenordnungsmäßige Unterschiede zwischen dem Anteil

(1) Vgl. S. 18.

der männlichen Bevölkerung an der Gesamtpopulation und deren prozentualer Verkehrsbeteiligung.

Neben den aufgezeigten Divergenzen, die um so mehr das Zurückgreifen auf eine an der Bevölkerung orientierte Häufigkeitsziffer verbieten, sind die oben aufgeführten Einwände gegen die Verwendung einer Verkehrsbeteiligungsquote um ein Vielfaches geringer.

4.7. Die statistische Erfassung der Gefährdung durch den älteren Menschen

Um die tatsächliche Gefährdung durch die Verkehrsdelinquenz zu ermitteln, ist es notwendig, die festgestellten Verkehrsbeteiligungsquoten den statistischen Erscheinungsformen der Verkehrsvergehen der Menschen höheren Lebensalters gegenüberzustellen. Zusätzlich ist ein Vergleich mit der klassischen Kriminalität interessant, wobei der prozentuale Anteil der strafmündigen Bevölkerung an der Deliktsbelastung festgestellt werden soll.

Während die Verkehrskriminalität des älteren Menschen insgesamt von 1955 - 1970 mit geringfügigen Schwankungen etwa um 3.5 % lag (1) und bis 1975 ein Anstieg bis auf 3.7 % verzeichnet werden konnte, läßt sich seit 1975 eine abnehmende Tendenz bis auf 2.7 % feststellen. Demgegenüber steht eine Verkehrsbeteiligung des älteren Menschen von 6 - 8 %.

Allerdings ist zu bemerken, daß die Verkehrsbeteiligung der betagten Menschen absolut gesehen gestiegen ist; denn Führerscheinbestand, dessen Ausnutzungsgrad und die Fahrleistung haben zugenommen.

(1) Gemessen an der gesamten Verkehrsdelinquenz.

Dagegen sind die absoluten Verurteiltenziffern hinsichtlich der älteren Verkehrsdelinquenten in den letzten Jahren deutlich gefallen.

Die allgemeine bzw. klassische Kriminalität des alternden Menschen gibt gemessen an dem Anteil der strafmündigen Bevölkerung insofern ein abweichendes Bild, als von 1955 - 1960 ca. 20 % der strafmündigen Bevölkerung zu der Gruppe der Menschen im höheren Lebensalter zu rechnen war (1). Im Vergleich dazu steht nur ein Anteil von 3.5 % älterer Menschen an klassischen Rechtsbrüchen (2). Mit der Zunahme des Bevölkerungsanteils auf 24.3% (3) im Jahre 1975 stieg auch die statistische Deliktsbelastung auf 4.1% (4). Seit 1975 ist allerdings der Trend hinsichtlich beider Größen wieder rückläufig.

Bei der Betrachtung der relativen Delinquenzbelastung, d. h. der Gefährdung durch die Straftaten des älteren Menschen, läßt sich feststellen, daß ein signifikanter Unterschied zwischen den Erscheinungsformen der klassischen Kriminalität und der Verkehrskriminalität des älteren Menschen besteht.

Die älteren Menschen sind in der klassischen Kriminalität (gemessen an der strafmündigen Bevölkerung) ca. um das 5- bis 6-fache unterrepräsentiert. Zwar ist auch in der Verkehrsdelinquenz die Verurteiltenquote nur halb so hoch, wie dies der Verkehrsbeteiligung der Menschen fortgeschrittenen Alters entsprechen würde, dennoch verdient das erheblich von der klassischen Kriminalität divergierende Ergebnis Beachtung.

Auf deren mögliche Ursache wird jedoch erst im ätiologischen Teil der Arbeit einzugehen sein.

(1) Vgl. S. 19.

(2) Vgl. S. 56.

(3) Vgl. S. 19.

(4) Vgl. S. 56.

4.8. Einzeldelikte und unterschiedliche Gefährdung durch den älteren Menschen

4.8.1. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

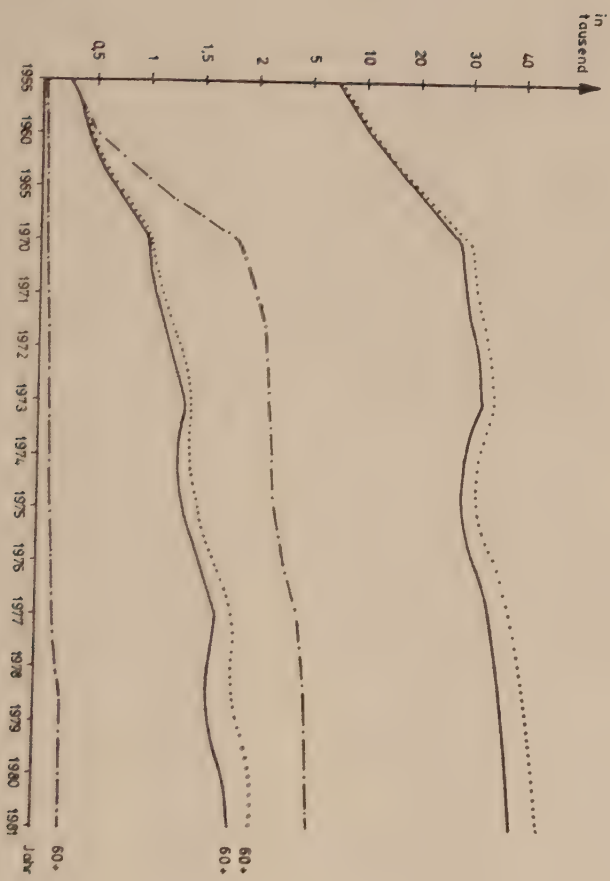
Seit 1955 sind die absoluten Zahlen über die Unfallflucht (auch) der älteren Menschen konstant gestiegen.

Waren es 1955 nur 281 registrierte Personen dieser Altersstufe, so hat sich bis zum Jahre 1981 die Zahl der registrierten Täter nahezu um das 8-fache gesteigert. Ihr relativer Anteil ist hingegen von 1955 (4.9 %) bis 1965 (3.3 %) rückläufig gewesen. 1975 stieg er auf 4.6 % an und ist seitdem in etwa stabil. Insgesamt liegt die Quote der älteren Menschen an der Unfallflucht (vor allem in den letzten 10 Jahren) deutlich über der sonstigen Verkehrsdeliktsbelastung.

Auffällig ist auch der hohe Anteil der 70-jährigen und Älteren an der Unfallflucht. Gemessen an der Verkehrsbeteiligungsquote ist der ältere Verkehrsteilnehmer hinsichtlich dieses Vergehens deutlich überrepräsentiert.

Den weiblichen Unfallflüchtigen ist quantitativ nur geringe Bedeutung beizumessen. Allerdings liegt innerhalb der weiblichen Verkehrsdelinquenz der Anteil der älteren Unfallflüchtigen von 1955 bis 1974 leicht höher als an der gesamten Verkehrskriminalität. Obwohl seit 1975 der Anteil der älteren Verkehrsdelinquenten an den gesamten weiblichen Verkehrsstraftaten rückläufig ist, steigt ihre prozentuale Beteiligung an der Unfallflucht.

UNERLAUBTES ENTFERNEN VOM UNFALLORT (§ 142 StGB)



4.8.2. Die fahrlässige Tötung im Straßenverkehr

Die verurteilten Straftäter höheren Lebensalters sind an dem Delikt der fahrlässigen Tötung in der Zeit von 1955 bis 1981 zwischen 3 - 4% beteiligt. Die absoluten Zahlen sind jedoch so gering, daß das statistische Erscheinungsbild und seine Schwankungen nur einen sehr eingeschränkten Aussagewert haben. Ganz besonders deutlich zeigt sich dies an den entsprechenden Zahlen weiblicher Verurteilter höheren Lebensalters. Obwohl die Werte seit 1955 fünfzehn Verurteilte niemals überstiegen haben, treten deutliche prozentuale Schwankungen auf.

Der Anteil der betagten Menschen, die wegen einer fahrlässigen Tötung verurteilt wurden, liegt leicht über dem gesamten Anteil der verurteilten älteren Verkehrsdelinquenten. Gemessen an seiner Verkehrsbeteiligung ist der ältere Mensch aber keinesfalls überrepräsentiert.

FAHRLÄSSIGE TÖTUNG IM STRASSENVERKEHR (§ 222 StGB)



1955		1960		1965		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
2429	74	3325	99	4039	124	4042	149	4255	138	4028	137	3966	151	3647	116	3283	121
87	6	143	8	217	10	240	12	262	9	281	12	295	15	290	14	285	12
2516	80	3468	107	4256	134	4282	161	4517	147	4309	149	4261	166	3937	130	3568	133
100	3.05	100	2.98	100	3.07	100	3.69	100	3.24	100	3.4	100	3.81	100	3.18	100	3.69
100	6.9	100	5.59	100	4.61	100	5.0	100	3.44	100	4.27	100	5.08	100	4.83	100	4.21
100	3.18	100	3.09	100	3.15	100	3.76	100	3.25	100	3.46	100	3.9	100	3.3	100	3.73

Fahrklasse Tötung
im
Straßenverkehr
(§ 222 StGB)

1976												1977						1978						1979						1980						1981											
14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+																
3256	104	29	133	2975	90	28	118	3163	62	34	96	2922	74	37	107	2839	73	44	117	2652	69	28	97	298	12	1	13	293	12	2	14	313	8	3	11	292	11	4	15	274	7	3	10	313	9	2	11
3554	116	30	146	3268	102	30	132	3476	70	37	107	3214	85	41	126	3113	80	47	127	2965	78	30	108	100	3.19	0.89	4.08	100	3.03	0.94	3.97	100	1.96	1.08	3.04	100	2.5	1.27	3.6	100	2.57	1.55	4.12	100	2.6	1.06	3.66
100	4.03	0.33	4.36	100	4.01	0.68	4.69	100	2.56	0.95	3.51	100	3.77	1.37	5.14	100	2.55	1.1	3.65	100	2.88	0.64	3.51	100	0.03	0.33	4.36	100	4.01	0.68	4.69	100	2.56	0.95	3.51	100	3.77	1.37	5.14	100	2.55	1.1	3.65	100	2.88	0.64	3.51
100	3.26	0.84	4.1	100	3.12	0.92	4.04	100	2.01	1.06	3.08	100	2.65	1.28	3.92	100	2.57	1.51	4.08	100	2.63	1.01	3.64	100	3.26	0.84	4.1	100	3.12	0.92	4.04	100	2.01	1.06	3.08	100	2.65	1.28	3.92	100	2.57	1.51	4.08	100	2.63	1.01	3.64

4.8.3. Die fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr

Wie bereits festgestellt wurde, ist die fahrlässige Körperverletzung das quantitativ bedeutsamste Verkehrsdelikt älterer Menschen.

Während bis 1973 noch fast 6.600 ältere Menschen wegen dieses Vergehens verurteilt wurden, sanken die absoluten Zahlen bis zum Jahre 1981 um mehr als die Hälfte (3.100). Dies scheint jedoch kein altersspezifisches Phänomen zu sein; denn die Verurteiltenzahlen aller Verkehrsstraftäter sind ebenfalls deutlich gesunken. Bis zu den Jahren 1976/77 war die Gesamtabnahme der Verurteiltenzahlen stärker als im höheren Lebensalter. Daher vergrößerte sich der Anteil der Menschen im vorgerückten Lebensalter an der fahrlässigen Körperverletzung bis auf 7.1 % im Jahre 1976.

Bis zum Jahre 1981 war der ältere Mensch hingegen nur noch zu 5.9 % an diesem Delikt beteiligt.

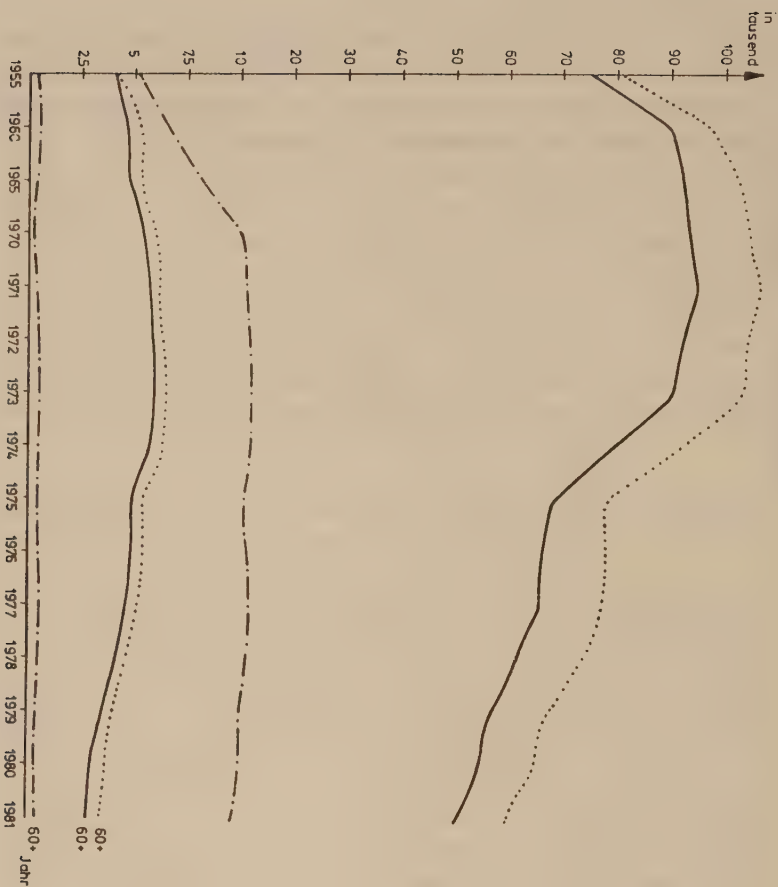
Trotz des überdurchschnittlich hohen Prozentsatzes älterer Menschen an dem statistischen Bild der fahrlässigen Körperverletzung erscheinen diese nicht überbelastet zu sein, wenn man den genannten Zahlen die Verkehrsbeteiligung ihrer Altersstufe von 6 - 8 % gegenüberstellt (1). Obwohl auch die absoluten Zahlen der weiblichen Delinquenten nicht besorgniserregend erscheinen, ist angesichts ihrer geringen Verkehrsbeteiligung die Gefährdung durch die weibliche ältere Bevölkerung als nicht unerheblich einzuschätzen.

(1) Zu einem noch weitaus günstigeren Ergebnis würde man kommen, wenn man der Auffassung von Amelunxen (1960, 23) und Quast (SozA 11 (1962) 394) folgen würde, daß der ältere Kraftfahrer als Täter fahrlässiger Körperverletzung weitestgehend ausscheiden würde. Dieser Auffassung kann aber nicht gefolgt werden (vgl. 3.8.).

Erwähnenswert ist der relativ hohe Anteil der älteren weiblichen Straftäter an der fahrlässigen Körperverletzung aller weiblicher Verkehrstäter.

Auch für die Gruppe der über 70-jährigen und Älteren läßt sich statistisch durch die fahrlässige Körperverletzung die größte Gefährdung der Allgemeinheit durch Straftaten im Straßenverkehr feststellen.

FAHRLASSIGE KÖRPERVERLETZUNG im Straßenverkehr (§ 230 StGB)



	1955		1960		1965		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
75334	4012	90707	4719	94978	4908	94053	5565	99320	5705	92881	5871	90996	60397	73580	5704	67844	5036	
5226	347	6594	495	8111	359	10627	379	11502	434	11999	486	15112	5541	82724	601	10935	533	
80560	4359	97297	5214	103009	5207	104696	5944	106822	6137	104884	6357	104108	6593	92104	6305	78777	5569	
100	5.3	100	5.2	100	5.2	100	5.92	100	5.98	100	6.32	100	6.64	100	7.19	100	7.42	
100	6.64	100	7.51	100	4.4	100	3.57	100	3.77	100	4.05	100	4.23	100	4.72	100	4.88	
100	5.4	100	5.36	100	5.1	100	5.68	100	5.75	100	6.06	100	6.33	100	6.85	100	7.07	

Fährdisige Körperverletzung
im
Strassenverkehr
(§ 230 StGB)

	1976				1977				1978				1979				1980				1981			
	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+
65/66		3425	1552	4977	66089	3181	1591	4772	52005	2750	1568	4326	56903	2270	1436	3706	54779	2006	1436	3397	50234	1797	1669	3666
115/74		491	114	605	11863	450	126	576	11639	425	127	552	10365	364	128	492	10202	353	128	485	9097	311	128	439
783/40		3916	1666	5582	77952	3631	1717	5348	74444	3183	1695	4878	67288	2634	1564	4198	64581	2359	1564	3872	59331	2108	1397	3505
100	5.13	2.32	7.45	100	4.81	2.41	7.22	100	4.34	2.5	6.89	100	3.98	2.52	6.5	100	3.66	2.52	6.18	100	3.58	2.53	6.1	4.83
100	4.24	0.99	5.23	100	3.79	1.07	4.86	100	3.65	1.09	4.74	100	3.53	1.24	4.77	100	3.46	1.29	4.75	100	3.42	1.41	4.83	
100	5.0	2.13	7.13	100	4.66	2.2	6.86	100	4.28	2.27	6.55	100	3.92	3.32	6.24	100	3.63	2.53	5.96	100	3.55	2.36	5.91	

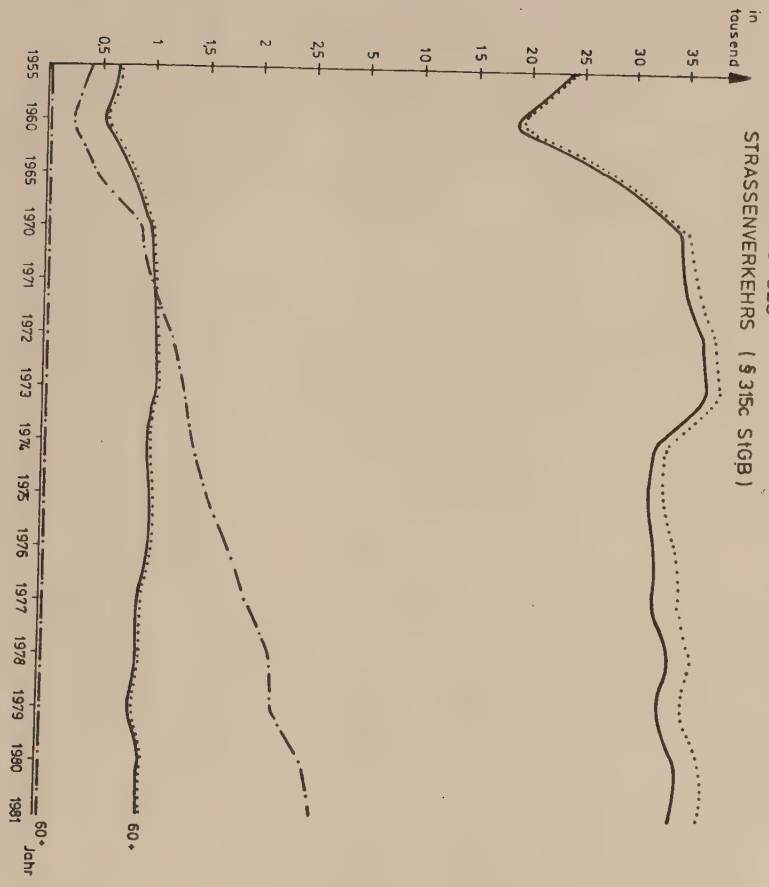
III W I 23 III W I

4.8.4. Die Gefährdung des Straßenverkehrs

Die Gefährdung des Straßenverkehrs durch den älteren Menschen ist nach den absoluten Verurteiltenzahlen nahezu konstant geblieben und bewegt sich von 1955 bis 1981 etwa um 3 %. Eine ähnliche Konstanz weisen im gleichen Zeitraum auch die prozentualen Werte auf. Seit 1970 treten etwa 1000 verurteilte ältere Menschen in Erscheinung.

Auffällig ist weiterhin, daß die 70-jährigen und Älteren nur noch etwa zu 0.5 % an der Gefährdung des Straßenverkehrs beteiligt sind.

GEFÄHRDUNG DES STRASSENVERKEHRS (§ 315c StGB)



1955		1960		1965		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
23916	739	18411	592	28195	779	34424	985	34754	1005	36649	1055	37040	1053	32264	956	31459	981
399	15	228	8	441	7	882	13	971	21	1175	15	1291	14	1339	18	1498	19
24315	754	18639	600	28636	786	35302	998	35725	1026	37824	1070	38331	1067	35003	974	32967	1000
100	3.09	100	3.2	100	2.76	100	2.86	100	2.89	100	2.88	100	2.84	100	2.96	100	3.12
100	3.76	100	3.5	100	1.59	100	1.47	100	2.16	100	1.28	100	1.08	100	1.34	100	1.27
100	5.1	100	3.2	100	2.75	100	2.83	100	2.87	100	3.08	100	2.78	100	2.9	100	3.03

Geführung
des
Strassenverkehrs
(§ 315 c StGB)

	1976			1977			1978			1979			1980			1981							
14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+	14+	60-70	70+	60+				
35238	845	161	1006	32663	756	163	919	33704	718	178	896	32631	656	184	840	34361	729	217	946	33976	733	219	952
1757	22	2	24	1905	34	2	36	2137	27	9	36	2152	28	1	29	2469	32	14	46	2673	35	4	39
33905	867	163	1030	34568	790	165	955	35841	745	187	932	34783	684	185	869	36834	761	231	992	36649	768	223	991
100	2.62	0.5	3.12	100	2.32	0.49	2.81	100	2.13	0.53	2.66	100	2.01	9.56	2.57	100	2.12	0.63	2.75	100	2.15	0.65	2.8
100	1.26	0.11	1.37	100	1.70	0.11	1.89	100	1.26	0.42	1.68	100	1.3	0.05	1.35	100	1.3	0.56	1.86	100	1.3	0.15	1.44
100	2.55	0.48	3.03	100	2.28	0.48	2.76	100	2.08	0.52	2.6	100	1.97	0.53	2.5	100	2.07	0.62	2.69	100	2.1	0.61	2.7

4.8.5. Trunkenheit im Straßenverkehr (ohne Fremdschaden)

Die Trunkenheit im Verkehr wurde für die Jahre 1955 - 1960 (§ 2 StVZO aF) in der Verurteiltenstatistik nicht gesondert ausgewiesen. Daher kann das Erscheinungsbild auch nur für die Jahre ab 1965 beobachtet werden. Während 1965 nur 700 Trunkenheitstäter im Alter von 60 und mehr Jahren verurteilt wurden, waren es 10 Jahre später schon über 2000. Trotz leichten Rückgangs der Verurteiltenzahlen in den Jahren 1978 - 1980 sind diese Werte größenordnungsmäßig immer noch zutreffend.

Die Gefährdung durch Trunkenheit alternder Menschen im Straßenverkehr ist als relativ gering einzuschätzen (1); denn seit dem Jahre 1970 liegt die anteilmäßige Verurteilung zwischen 1.5 und 2 %.

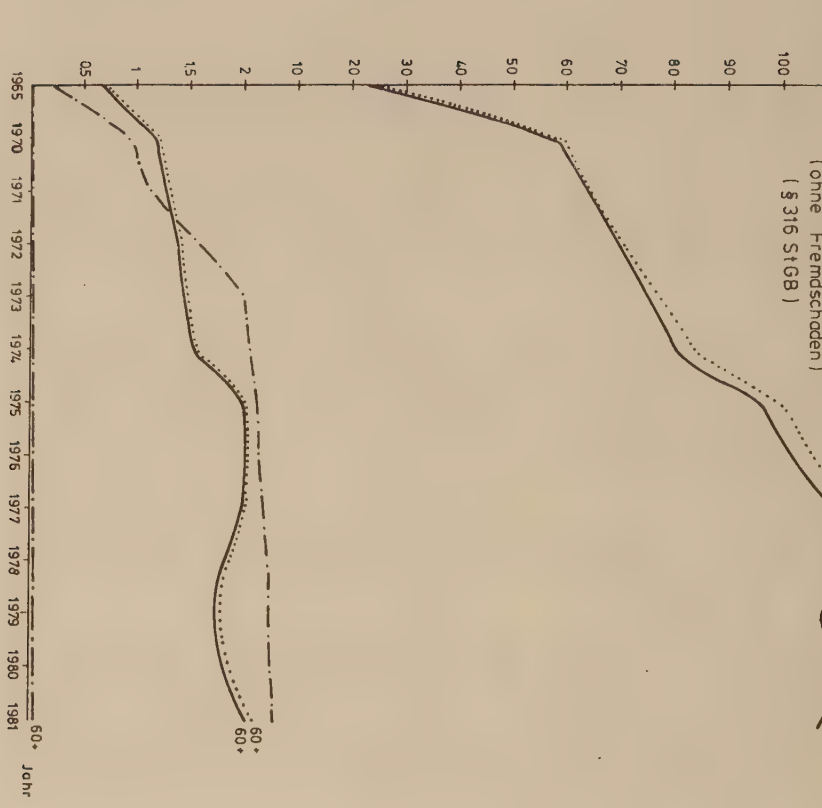
Auffällig gering sind die absoluten Zahlen der weiblichen Trunkenheitstäter - insbesondere derjenigen höheren Lebensalters.

Gleiches gilt für die Altersgruppe der 70-jährigen und älteren Menschen. Von einer Gefährdung durch die letztgenannten Gruppen kann aufgrund des statistischen Bildes der Trunkenheit im Straßenverkehr praktisch nicht gesprochen werden.

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 265.

TRUNKENHEIT IM VERKEHR
(ohne Fremdschaden)
(§ 316 StGB)

in
tausend



1965		1970		1971		1972		1973		1974		1975	
14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+	14+	60+
27322	700	58500	1205	62867	1291	70473	1396	76169	1464	81704	1551	97329	2075
212	1	978	5	1246	13	1617	11	2093	22	2482	15	3360	29
25534	701	55478	1210	64133	1304	77190	1407	78262	1486	84186	1566	100689	2104
100	3.0	100	2.06	100	2.05	100	1.99	100	1.92	100	1.9	100	2.13
100	4.7	100	0.51	100	1.04	100	0.7	100	1.05	100	0.6	100	0.86
100	2.98	100	2.03	100	2.03	100	1.96	100	1.9	100	1.86	100	2.09

Trunkenheit
im
Strassenverkehr
(ohne Fremdschaden - §316 StGB)

1976				1977				1978				1979				1980				1981			
14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+	60+ 70+	60+	14+		
62860	1846	231	2077	40233	1747	253	2000	11215	1586	274	1860	10768	1476	303	1779	11626	1524	307	1834	10678	1623	346	1969
37115	34	2	36	4551	33	2	35	5400	35	1	36	5199	34	5	39	5793	43	7	50	5968	57	3	60
106575	1880	233	2113	14784	1780	255	2035	11753	1621	275	1896	11287	1510	308	1818	17419	1567	314	1881	11210	1680	349	2029
100	0.22	1.8	2.02	100	1.58	0.23	2.81	100	1.41	0.24	1.66	100	1.37	0.28	1.65	100	1.37	0.28	1.64	100	1.52	0.32	1.84
100	0.92	0.05	0.97	100	0.73	0.04	0.77	100	0.65	0.02	0.67	100	0.65	0.1	0.75	100	0.74	0.12	0.86	100	0.96	0.05	1.01
100	1.76	2.33	1.98	100	1.55	0.22	1.77	100	1.38	0.24	1.61	100	1.34	0.27	1.61	100	1.34	0.27	1.6	100	1.69	0.31	1.8

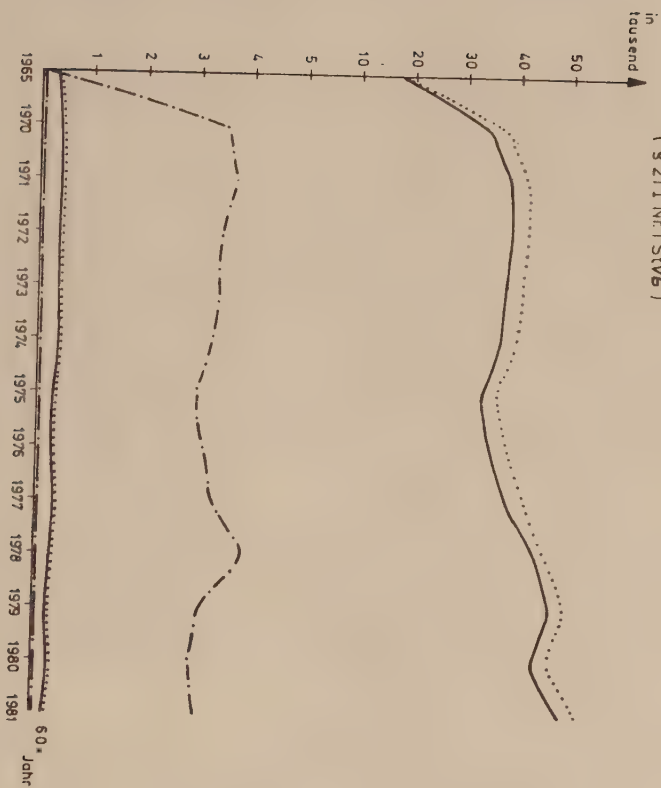
4.8.6 Führen eines Kfz ohne Erlaubnis trotz Verbot

§ 24 Abs. 1 Nr. 1 und § 2 StVG aF, welche im wesentlichen dem § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG entsprachen, sind für die Jahre 1955 und 1965 in der Verurteiltenstatistiken nicht gesondert ausgewiesen, so daß diese Vorschriften keine Berücksichtigung finden können.

Die kriminelle Gefährdung durch den älteren Menschen infolge Führen eines Kfz ohne Erlaubnis (trotz Verbot) ist außerordentlich gering einzuschätzen, wobei ähnlich wie bei der Trunkenheit im Straßenverkehr eine kriminelle Gefährdung durch die ältere weibliche Bevölkerung statistisch so gut wie nicht gegeben ist.

Durch die 70-jährigen und Älteren ist aufgrund der Verurteiltenzahlen eine Gefährdung ebenfalls nur in geringem Maße zu erwarten.

FÜHREN EINES KFZ
OHNE ERLAUBNIS
TROTZ VERBOT
(§ 21 I Nr.1 StVG)



	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975
1	14s	60s	14s	60s	14s	60s	14s
2	16543	343	34305	405	38327	440	38306
3	226	2	5555	19	5700	25	3435
4	16771	345	57946	425	20227	463	41021
5	100	2.07	100	1.18	100	1.15	100
6	100	0.38	100	0.55	100	0.52	100
7	100	2.06	100	1.12	100	1.1	100
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							
51							
52							
53							
54							
55							
56							
57							
58							
59							
60							
61							
62							
63							
64							
65							
66							
67							
68							
69							
70							
71							
72							
73							
74							
75							
76							
77							
78							
79							
80							
81							
82							
83							
84							
85							
86							
87							
88							
89							
90							
91							
92							
93							
94							
95							
96							
97							
98							
99							
100							

Pöthen alinea RTZ
 ohne Erläuterung
 trolz Verbot
 (§ 21 Abs.1 Nr.1 StVG)

	1976	1977	1978	1979	1980	1981
1	14s	60s	14s	60s	14s	60s
2	55034	264	95	55499	265	116
3	5574	17	22	5515	10	3
4	58194	281	38	5713	41014	113
5	100	0.75	1.02	100	0.53	0.5
6	100	0.54	0.16	100	0.5	0.09
7	100	0.74	0.25	100	0.66	0.28
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						
55						
56						
57						
58						
59						
60						
61						
62						
63						
64						
65						
66						
67						
68						
69						
70						
71						
72						
73						
74						
75						
76						
77						
78						
79						
80						
81						
82						
83						
84						
85						
86						
87						
88						
89						
90						
91						
92						
93						
94						
95						
96						
97						
98						
99						
100						

5. Aussagemöglichkeiten über den tatsächlichen Umfang der Verkehrsdelinquenz des alternden Menschen

Wie allgemein bekannt ist, deckt sich die durch die Kriminalstatistiken ausgewiesene Kriminalität in Art und Umfang nicht mit der tatsächlichen Delinquenz (1). Eine Fülle von Faktoren sind hierfür mitverantwortlich. Sie lassen sich im wesentlichen auf drei Hauptursachen zurückführen: Zum einen unterbleibt von vornherein eine Registrierung bestimmter Straftaten, zum anderen aber werden durch die staatlichen Kontrollorgane zunächst bekannte und auch erfaßte Vergehen aus den verschiedensten Gründen herausgefiltert (2). Schließlich zeigen sich Schwächen bei der Registrierung der Delikte in den Kriminalstatistiken (3).

Dennoch ist die Erfassungsbreite der Verkehrsverstöße erheblich, wobei zu bedenken ist, daß die hier nicht behandelten Ordnungswidrigkeiten bei weitem den größten Anteil der geahndeten Verhaltensweisen darstellen (4).

5.1. Gründe für die Nichtregistrierung und Falschregistrierung begangener Verkehrsdelikte

Die Summe der nicht registrierten Straftaten, welche den Strafverfolgungsorganen nicht bekannt werden und schon deshalb nicht in der Kriminalstatistik

(1) Heinz 1972, 22 ff; Schwind et al 1975, 17 ff; Stephan 1976, 335 ff.

(2) Ennis 1974, 49; Kerner 1973, 25 ff; Schwind et al 1975, 47.

(3) Gilomen KrimB 3 (1977) 39 ff; Heinz Krim 30 (1976) 151 ff.

(4) Göppinger 1980, 673.

erscheinen, wird heute gewöhnlich als Dunkelziffer bezeichnet (1).

Die Registrierung durch die offiziellen Kontrollorgane wird zunächst dadurch ausgeschlossen, daß ein Vergehen überhaupt keiner anderen Person als dem Täter bekannt wird. Nur in einer verschwindend geringen Zahl von Fällen wird der Normbrecher sich selbst zu erkennen geben, zumal sich für ihn rechtlich gesehen eine Verpflichtung zur Selbstanzeige nicht ergibt (2).

Dies gilt im besonderen Maße auch für die Verkehrsvergehen, wobei die Relation zwischen den völlig unbekannt gebliebenen Rechtsbrüchen und den bekannt gewordenen Delikten innerhalb der Verkehrsstraftaten stark differieren dürfte.

Wenn z.B. der Täter ein Fahrzeug allein benutzt, können Normverstöße wie Trunkenheit am Steuer oder Fahren ohne Fahrerlaubnis unentdeckt bleiben.

-
- (1) Einführung dieses Begriffes durch Oba 1908, 27; so auch Exner 1949, 15; Göppinger 1980, 158; Kreuzer 1978, 129; Schwind et al 1975, 16 - Der Begriff der Dunkelziffer wird in der Kriminologie unterschiedlich definiert und vor allem von dem praktischen Untersuchungsgegenstand abhängig gemacht. Eine schematische Darstellung der Dunkelzifferdefinitionen findet sich bei Schwind et al 1975, 16 f. Zutreffender dürfte der Begriff des Dunkelfeldes sein (von Hentig 1954, 18); denn er verdeutlicht besser, daß die Relationen zwischen den den Strafverfolgungsbehörden bekannten Straftaten und solchen, welche den Kontrollorganen unbekannt blieben, nicht exakt zu bestimmen ist.
- (2) Wohl aber z. B. in § 142 StGB eine Wartepflicht (Feststellungspflicht). § 142 Abs. 2 StGB begründet darüber hinaus die Pflicht, unverzüglich die nachträglichen Feststellungen i.S. des Absatzes 1 zu ermöglichen, soweit der Unfallbeteiligte sich zunächst rechtmäßig vom Unfallort entfernt hat.

Dies findet nicht zuletzt seine Ursache darin, daß in derartigen Fällen fühlbare Interessen Dritter nicht verletzt werden. Demgegenüber ist zu präsumieren, daß die fahrlässige Körperverletzung im Straßenverkehr entweder durch dritte Personen oder das Opfer nahezu vollständig entdeckt wird.

Es ist aber auch denkbar, daß eine Straftat durch Täter, Opfer und Dritte völlig unbemerkt bleibt.

Z.B. in folgendem Fall: A überfährt vorsätzlich eine rote Ampel. Er gefährdet dadurch das Leben des 5-jährigen B, ohne daß B es bemerkt. A nimmt die Gefährdung des B gleichfalls nicht wahr. Es ist anzunehmen, daß in diesem und ähnlich gelagerten Fällen der fahrlässigen Straßenverkehrsgefährdung die Straftat vor allem dann unentdeckt bleibt, wenn die Beteiligten (Täter und Opfer) im Verkehr unerfahren sind oder wenn sich Leistungsdefizite zeigen. Insoweit scheint das Alter der Beteiligten von Bedeutung zu sein.

Schließlich wird bei einer großen Anzahl von Fällen die Tat dritten Personen bekannt, und dennoch kommt es nicht zu einer formellen staatlichen Registrierung. Auf diese in ihrer Größenordnung unerkannte Menge von Nichtanzeigen wird als Unsicherheitsfaktor für die Kriminalstatistik noch einzugehen sein.

5.1.1. Die Vernachlässigung der Verkehrsdelinquenz und des höheren Lebensalters durch die Dunkelfeldforschung

Die Dunkelfeldforschung ist vor allem im letzten Jahrzehnt in Deutschland darum bemüht, der wahren Kriminalität mit neuen Untersuchungsmethoden wie Täter-, Opfer- und Informantenbefragung sowie etwa durch simulierte und beobachtete Tatsituationen ein Stück näher zu kommen (1). Dennoch lassen sich zuver-

(1) Blankenburg KZSoz 21 (1969) 805 ff.

lässige Aussagen über die Größenordnung der unbekannt gebliebenen Kriminalität nicht treffen.

Die Ergebnisse der Dunkelfeldforschung sind auch heute noch keinesfalls in allen Bereichen als befriedigend anzusehen. Soweit Banalitäten und Selbstverständlichkeiten, welche keines Beweises bedürfen, als wissenschaftliche Ergebnisse angeboten werden, sind sie zudem auch sicher überflüssig (1). Die Dunkelfelduntersuchungen finden trotz dieser Kritik ihren Sinn, da sie Relationen zwischen bekannt gewordenen und unerkannt gebliebenen Straftaten ermitteln (2) und zumindest deliktspezifische Unterschiede größenordnungsmäßig aufzeigen (3).

Für die Verkehrsdelikte liegen allerdings Dunkelfelduntersuchungen, welche mit den angeführten Techniken erhoben wurden, nur in begrenztem Umfang vor (4). Daher ist man für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz vornehmlich auf Einschätzungen des Dunkelfeldes angewiesen (5).

Hinzu tritt, daß Dunkelfelduntersuchungen, welche den älteren Menschen speziell berücksichtigen, sich nach Durchsicht der einschlägigen Literatur nicht finden (6). Denn in den Befragungen hat man sich fast ausschließlich mit Kinder-, Jugend- und Heranwachsendenverfehlungen begnügt (7).

(1) Mergen 1978, 263.

(2) Dörmann 1977, 32 f.

(3) Schoreit Krim 29 (1975) 439.

(4) Kerner 1973, 39 ff, 197 ff; Schwind et al 1975, 21 ff.

(5) Schneider W 1978 a, 14.

(6) Albrecht/Dünel ZGeront 14 (1981) 259; Müller L 1978, 157 ff.

(7) Kreuzer Krim 30 (1976) 145 ff; Kürzinger 1982, 174; Mergen 1978, 263; Remscheid et al KrimGegfr 12 (1976) 195 ff; Überblick bei Schöch KrimGegfr 12 (1976) 213.

5.1.2. Dunkelfeldschätzungen für die Verkehrsdelinquenz

Für den Bereich der Verkehrskriminalität wird das Dunkelfeld sehr unterschiedlich eingeschätzt.

Am deutlichsten wird dies bei der Straßenverkehrsgefährdung. Dort bewegen sich die Angaben über die Dunkelzifferrelation von 1 : 100 bis 1 : 1 000 000 (1).

Für die Unfallflucht wurde im Rahmen der Göttinger Dunkelfelduntersuchung eine Dunkelzifferrelation von 1 : 30 ermittelt (2). Allerdings wurde in der Göttinger Dunkelfelduntersuchung das unerlaubte Entfernen vom Unfallort nur insoweit berücksichtigt, als es sich an eine Sachbeschädigung anschloß. Nicht einbezogen wurden die Unfallflucht im Anschluß an eine im Straßenverkehr begangene Körperverletzung oder Tötung. Es ist aber anzunehmen, daß letztgenannte Vergehen von der Polizei zum überwiegenden Teil erfaßt werden. Insgesamt gesehen ist das Dunkelfeld für das Delikt der Unfallflucht als noch völlig unbekannte Größe einzuschätzen (3).

Aufgrund der Schwere des Eingriffs ist bei der fahrlässigen Körperverletzung und Tötung zu vermuten, daß das Dunkelfeld sehr gering ist (4). Für diese Vermutung spricht, daß die polizeiliche Kriminalstatistik 1962 (5) für die fahrlässige Tötung (97.4%) und

(1) Bockelmann KuV 1967, 562; seine Schätzungen (1:1 000 000) scheinen deutlich überhöht zu sein. Hellmer Die Zeit Nr. 15 (14.4.1967); Schneider W 1978 a, 14.

(2) Schwind et al 1975, 190 ff, 219; Bergemann 1966, 30 schätzt sie als "relativ gering" ein.

(3) Bär/Hauser 1981, 151.

(4) Wegner H-J 1963, 56 kommt für die fahrlässige Körperverletzung zu einer Dunkelzifferrelation von 1:5. Müller E 1961, 9, 4 schätzt die Dunkelzifferrelation im Hinblick auf die fahrlässige Tötung als sehr gering ein.

(5) 1962 wurden die Verkehrsdelikte letztmalig berücksichtigt.

fahrlässige Körperverletzung (97.2%) eine sehr hohe Aufklärungsquote aufweist (1).

Auch haben deliktsunabhängige Faktoren für den Bereich des Straßenverkehrs erheblich geringere Bedeutung als dies in der klassischen Kriminalität der Fall ist. In der klassischen Kriminalität sind z.B. die Delikte der Körperverletzung und der Tötung in einem hohen Maße Beziehungsdelikte. Daher rufen sie ein zurückhaltendes Aussageverhalten beim Opfer hervor (2). Im Straßenverkehr hingegen sind sich Täter und Opfer in der Regel unbekannt.

Günstig wird auch das als klein einzuschätzende Dunkelfeld von der Versicherungspflichtigkeit sowie dem Versicherungs- und Gesundheitssystem in der Bundesrepublik Deutschland beeinflusst (3). In vielen Fällen wird nämlich die Regulierung eines Schadens, die Auszahlung einer Versicherungssumme oder die Übernahme einer Heilbehandlung von einer formellen Anzeige unter Umständen sogar bei den Polizeibehörden abhängig gemacht.

Bei den Delikten der Trunkenheit am Steuer und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis ist die Streuung der Schätzungen ganz erheblich. Nach mehreren von Müller referierten Untersuchungen beträgt die Spanne der geschätzten Dunkelzifferrelation von 1:10 bis 1:600 (4).

5.1.3. Weitere Unsicherheitsfaktoren

Neben dem Dunkelfeld beeinflussen auch weitere Faktoren die Kriminalstatistik. Dies sind im wesentlichen Änderungen in der Gesetzgebung oder Rechtsprechung, die unterschiedliche Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige, die Verfolgungsintensität bzw. -aktivität und statistikimmanente Fehlerquellen (5).

(1) StatB 1964, 9, 90.

(2) Sessar 1981, 92.

(3) Müller H-R 1975, 58 Anm 43; Pilgram KrimJ 14 (1982) 60.

(4) Er selbst schätzt sie auf 1:300 (Müller A 1976, 232); Borchert 1960, 46 und Mau 1965, 16 geben eine Dunkelzifferrelation von 1:10 an; Koch DAR 40 (1971) 36 schätzt die Dunkelziffer für das Fahren ohne Fahrerlaubnis "sehr hoch ein"; Schuhmann HH 1964, 5 gibt eine Schätzung von 1:20 an.

(5) Heinz Polizei und Justiz 1977, 93; Ruge 1963, 10 f; Schneider W 1978 a, 7 ff.

5.1.3.1. Änderungen in der Gesetzgebung

Eine Änderung in der Gesetzgebung (1) ist während des Untersuchungszeitraums bei folgenden untersuchten Tatbeständen eingetreten:

§ 315 c StGB wurde durch das zweite Straßenverkehrssicherungsgesetz vom 26.11.1964 in das StGB eingefügt (2) und ersetzte § 315 a Abs. 1 Nr. 2 - 4 StGB und § 316 Abs. 2 StGB. Diese Normen sind seit dem 19.12.1952 durch das erste Straßenverkehrssicherungsgesetz (3) in Kraft gewesen. Insbesondere ist die frühere in § 315 a Abs. 1 Nr. 4 StGB getroffene Regelung (4) durch eine Reihe weiterer besonders gefährlicher Verhaltensweisen erweitert worden (5). Der Begriff der Gemeingefahr wurde durch die konkrete Individualgefahr abgelöst. Durch die Änderung des EGStGB vom 2.3.1974 (6) wurden in § 315 c Abs. 1 Nr. 2 StGB die in Buchstaben f enthaltenen Tatbestände hinzugefügt (7).

§ 316 StGB wurde nach dem zweiten Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs erst in das StGB eingegliedert, wodurch bestimmte Fälle des folgenlosen Fahrens im Zustand der Fahruntüchtigkeit aus § 2 StVZO aF herausgelöst und zu einem Vergehen erhoben wurden. § 2 StVZO erfaßte zuvor aber auch noch andere Fälle der Fahruntüchtigkeit, wie etwa solche, welche infolge medikamentöser Beeinträchtigung entstehen. Auf diese Aufwertung

(1) Z. B. Erweiterung bzw. Verkürzung von Tatbeständen.

(2) BGBI I 921.

(3) BGBI I 832.

(4) Grob verkehrswidrige und rücksichtslose Verstöße gegen bestimmte Fahrregeln.

(5) Lackner JZ 1965, 124; Warda MDR 1965, 5.

(6) BGBI I 469.

(7) Dreher/Tröndle 1983, § 315 c Anm 1; Schneider W 1978 a, 110.

zum Vergehen wird hauptsächlich der steile statistische Anstieg der Delikte i.S. des § 316 StGB nach dem Jahr 1965 zurückgeführt (1). Eine praktisch wichtige Ergänzung hat § 316 StGB durch die Einführung des § 24 a StVG im Jahre 1973 erfahren (2).

§ 21 StVG entspricht Teilen des alten § 24 StVG, welcher in der Zeit von 1909 - 1964 im wesentlichen unverändert geblieben ist. Nach dieser Zeit hat die Vorschrift zahlreiche Umgestaltungen erfahren. Allerdings sind sich § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG und § 24 Abs. 1 Nr. 1 StVG aF sehr ähnlich (3).

Das 13. Strafrechtsänderungsgesetz vom 13.5.1975 (4) löste das seit 34 Jahren fast unverändert geltende Fluchtverbot ab. Neu eingeführt wurde die sogenannte Vorstellungspflicht, durch welche die Unfallbeteiligten gehalten sind sich zu offenbaren. Des weiteren wurde auch die nachträgliche aber unverzüglich vorzunehmende Verständigung der Geschädigten oder der Polizei für den Fall vorgesehen, daß eine zur Feststellung bereite Person am Unfallort nicht zur Verfügung stand, nachdem eine angemessene Wartezeit abgelaufen ist. Neben der Streichung des "Versuchs" ist auch der besonders schwere Fall der Unfallflucht in § 142 StGB nicht mehr erfaßt (5).

Zu berücksichtigen sind allerdings nicht nur Änderungen in der Gesetzgebung bzgl. der untersuchten Tatbestände, sondern auch Änderungen, welche ganz allgemein von Einfluß auf die Verurteiltenstatistik im Bereich der Verkehrsverstöße sein könnten. Einfluß auf die normativen Wertungen mögen insbesondere folgende Neugestaltungen gehabt haben (6):

(1) Rango 1968, 299.

(2) Sog 0.8%-Grenze; vgl dazu Schröder NJW 1966, 488; BT 7/133; 7/692; Bürge NJW 1973, 1356.

(3) Full et al 1980, § 21 StVG, 1264; Möhl 1969 § 21 StVG, 570; Julier 1957 § 24 StVG, 44; zur historischen Entwicklung der Norm vgl. Seiler 1982, 3-17; Isaac 1912, 26.

(4) BGBl I 1349.

(5) Vgl. zur Geschichte der Verkehrsunfallflucht Magdowski 1980, 11-29.

(6) Siehe Überblick bei Otto et al 1973 und bei Tribowski Pol 60 (1973) 220 f.

Die Verordnung zur Änderung der StVG vom 25.7.1957, welche innerhalb geschlossener Ortschaften die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zum Inhalt hatte und in deren Gefolge ein Jahr später die Verurteiltenzahlen deutlich zurückgingen (1). Weiterhin wird dem im Jahre 1980 unternommenen Versuch, durch Einführung des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten weite Bereiche des Strafrechts zu entkriminalisieren sowie durch die Erklärung anderer Delikte zu Verkehrsordnungswidrigkeiten eine deutliche Beeinflussung der Strafverfolgungsstatistiken vermutet (2). Ein Vergleich mit den Verurteiltenzahlen aus dem Jahre 1969 soll Aufschluß über die Größenordnung des möglichen Einflusses geben (3). Weiterhin scheint die Einführung der 0.8% -Grenze 1973 erwähnenswert. Sie könnte den Trunkenheitsdelikten und den Delikten, welche auf Alkoholeinfluß zurückzuführen sind, entgegengewirkt haben.

Als Ergebnis ist festzuhalten, daß es keine Anhaltspunkte dafür gibt, daß sich die geschilderten Gesetzesänderungen im besonderen Maße auf die Delinquenz des älteren Menschen ausgewirkt haben. Als statistische Fehlerquelle brauchen Änderungen in der Gesetzgebung somit nicht berücksichtigt zu werden.

5.1.3.2. Änderungen in der Rechtsprechung

Die Rechtsprechung mag auf die z.T. rückläufigen Kriminalitätsziffern insoweit Einfluß genommen haben, als sie hinsichtlich einiger Delikte über die Jahre gesehen uneinheitlich gewesen ist (4). In den letzten

(1) Lewrenz 1966, 49.

(2) Bode NJW 1968, 1449 ff; Göhler JZ 1968, 585 ff.

(3) Lange 1968, 55 f; Tribowski Pol 68 (1977) 330.

(4) Bockelmann KuV 1967, 462 ff; Lange R 1973, 6 ff.

Jahren hat sich vor allem die Tendenz bemerkbar gemacht, Bagatellen und leichte Fahrlässigkeiten im Wege der Verfahrenseinstellung zu erledigen. Damit wurde einer starken rechtspolitischen Forderung der letzten Jahre entsprochen (1).

Vornehmlich scheint sich dies auf die fahrlässige Körperverletzung (2) und die Straßenverkehrsgefährdung (3) ausgewirkt zu haben.

Es bieten sich jedoch keine Anhaltspunkte dafür, daß die Rechtsprechung im Hinblick auf die älteren Delinquenten eine Trendwende vollzogen hat. Der Einfluß der Rechtsprechung auf die rückläufige Kriminalität wird daher nur unter den bereits aufgeführten Gesichtspunkten erheblich sein.

5.1.3.3. Die unterschiedliche Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige

Von ganz erheblichem Einfluß auf das Erscheinungsbild der Kriminalität ist die Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige. Wie verschiedene Untersuchungen in der Bundesrepublik und den USA ergeben haben, gingen bis zu 95 % aller polizeilich registrierten Anzeigen von der Bevölkerung aus (4).

Für den Bereich des Straßenverkehrs geben Weis und Müller-Bagehl den Anteil der Privatanzeigen mit 50 % an (5).

(1) Tröndle DRiZ 1976, 129 ff; Volk GA 1976, 161 ff; Empfehlungen des 14. VGT in DRiZ 1976, 83.

(2) Hippel ZStW 75 (1963) 454 f.

(3) Schneider W 1978 a, 7.

(4) Black AmSocRv 35 (1970) 733 ff; Blankenburg/Steffen 1975, 248 ff; Weis et al KrimJ 3 (1971) 185 ff.

(5) Weis et al aaO, 189.

Erheblich ist es demnach, die Toleranzschwelle des Einzelnen zu erfassen, d. h. von welchem Grad ab eine Verhaltensweise als kriminell und als anzeigebedürftig empfunden wird. Diese "kriminelle Reizbarkeit" (1) weist nach dem Lebensalter, dem sozialen Status und anderen Persönlichkeitsmerkmalen große Schwankungen auf.

Für die vorliegende Untersuchung wäre es wissenswert, ob auch das Alter des Täters auf die Anzeigebereitschaft des Opfers einzuwirken vermag, wie das verschiedentlich bei Jugendlichen angenommen wird (2). Vor allem unter dem Gesichtspunkt der Rücksichtnahme auf den betagten Menschen kann dem Bedeutung zukommen.

Es ist vorstellbar, daß das Opfer einer Straftat im Hinblick auf das fortgeschrittene Alter des Täters eine Strafanzeige unterläßt. Einzelergebnisse zu einem derartigen Opferverhalten liegen aber bisher für den Bereich des Straßenverkehrs nicht vor. Einen Anhaltspunkt könnte das im Rahmen der Stuttgarter Dunkelfelduntersuchung erfragte Motiv "der Rücksichtnahme auf den Täter" bei der Unterlassung einer Strafanzeige durch das Opfer geben. Eine derartige Motivation war jedoch nur für 2 % der Opfer ausschlaggebend. Die Hauptmotive der Nichtanzeige waren sowohl in der Stuttgarter als auch in der Göttinger Opferbefragung der geringe Schaden (49 %) und die mangelnde Erfolgsaussicht (26 %) (3).

In der Literatur wird darauf verwiesen, daß im Anzeigeverhalten gegenüber alten Menschen die Tendenz bestehen soll, diesen mehr Toleranz entgegenzubringen und bei ihnen soziale Abweichungen eher zu dulden (4). Man führt dies allerdings weniger auf die

(1) Ruge 1963, 11; Schneider W 1978 a, 8; Stephan 1976 449, 462.

(2) Seelig/Bellavic 1963, 206.

(3) Schwind et al 1975, 87, 205; Stephan 1976, 200.

(4) Kürzinger 1982, 206.

Achtung zurück, welche älteren Menschen entgegengebracht wird, als darauf, daß man alte Menschen oft für nicht mehr voll handlungsfähig erachtet (1). Nach einer Untersuchung von Kaiser et al (2) korrelierte die Anzeigeerstattung signifikant mit dem Alter des Verdächtigen. Die Anzeigebereitschaft gegenüber der Gruppe der 50-jährigen und Älteren nahm deutlich ab. Allerdings spielten fallspezifische Unterschiede die größte Rolle (3). Diese Erhebung ist aber für die vorliegende Arbeit nur begrenzt aussagekräftig, da sie sich mit der sozialen Kontrolle abweichenden Verhaltens ausschließlich in Industriebetrieben befaßte. Innerbetrieblich besteht bei Arbeitnehmern eine deutliche Abneigung, normwidriges Verhalten - vor allem bei langjährigen Mitarbeitern - als sanktionswürdig oder kriminell zu werten. Dies läßt sich ohne weiteres nicht auf den Bereich des Straßenverkehrs übertragen.

Für den Straßenverkehr erscheint zur Zeit eine abgesicherte Aussage über den Einfluß des Alters auf die Anzeigebereitschaft des Opfers nicht möglich. Es ist anzunehmen, daß die unterschiedliche Neigung der Bevölkerung, ein Vergehen den Strafverfolgungsbehörden zur Kenntnis zu bringen, von der Schwere des begangenen Deliktes bestimmt wird (4). Darüber hinaus dürfte die Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige gerade im Straßenverkehr mit der selbst empfundenen Beeinträchtigung steigen (5). Schließlich wird die "kriminelle Reizbarkeit" der Bevölkerung davon abhängig sein, wieviel Respekt der verletzten Norm vom Opfer selbst entgegengebracht wird (6). Im Hinblick auf die Straßenverkehrsvergehen scheinen diese Faktoren von besonders großem Einfluß zu sein. Z. T. gelten einige Delikte des Straßenverkehrs in weiten Kreisen

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270; Woll-Schumacher 1980, 19.

(2) Kaiser et al 1976, 199 ff, 203 ff.

(3) So z.B. die Schwere eines Deliktes, persönliche Zuneigung oder Abneigung gegenüber dem Täter.

(4) Dies gilt im übrigen als eine Erkenntnis der Dunkelfeldforschung, Dörmann Krim 35 (1981) 411; Heinz PolJ 1977, 98; Stephan 1976, 27.

(5) Kerner 1973, 26; Schwind et al 1975, 220.

(6) Schneider W 1978 a, 9.

der Bevölkerung noch als Kavaliersdelikte (1), z.T. ist der Eingriff für das Opfer gering oder gar nicht vorhanden (2), so daß eine Anzeige in den überwiegenden Fällen dieser Art unterbleiben dürfte. Hierfür sind auch die mit einer Anzeige verbundenen Nachteile (3) sicher nicht unerheblich.

Demgegenüber scheinen nicht folgenlos gebliebene Rechtsbrüche im Straßenverkehr häufiger zur Anzeige an die staatlichen Kontrollinstanzen zu führen (4). Häufig hat eine derartige Anzeige positive Auswirkungen auf den Schadensausgleich (5). Auch will das Opfer in einigen Fällen die Bestrafung des Täters herbeiführen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, daß die hinter den Privatkägern stehenden Versicherungsgesellschaften das Strafverfahren als "Beweisprozeß" benutzen (6).

Anzumerken ist aber, daß dieser Weg in der Praxis wohl seltener beschritten wird, weil das finanzielle Risiko für das Opfer groß ist (7). In der Regel ist auch ein aktives Privatklageverfahren durch die Rechtsschutzversicherungen nicht gedeckt. Der Gebrauch des Strafverfahrens als Beweisprozeß für ein Zivilverfahren bietet sich vielmehr durch eine einfache Strafanzeige an, aufgrund welcher die zuständigen Behörden tätig werden müssen.

Die Neigung der Bevölkerung zur Strafanzeige muß danach für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz als subjektiv völlig unterschiedlich angesehen werden und stellt somit auch für die Kriminalstatistiken eine erhebliche Fehlerquelle dar (8). Maßgeblich

(1) Trunkenheit am Steuer.

(2) Fahren ohne Fahrerlaubnis, Trunkenheit.

(3) Zeitverlust, soziale Sanktionen wie z.B. die Bezeichnung als Denunziant.

(4) Volk GA 1976, 161.

(5) Schadensregulierung durch die Versicherungen.

(6) Kaiser G 1970, 215.

(7) Wird z.B. das Verfahren eingestellt, hat der Privatkläger in der Regel erhebliche Kosten zu tragen.

(8) Meyer K 1941, 7.

scheint die kriminelle Reizbarkeit aber weniger von der Person des Täters bestimmt zu sein als von der Schwere des Deliktes, der empfundenen Beeinträchtigung sowie der Respektierung der verletzten Norm durch das Opfer.

5.1.3.4. Die Verfolgungsintensität

Die Verfolgungsintensität der Verkehrsdelinquenz durch die Instanzen sozialer Kontrolle ist abhängig von der Anzahl und Qualifikation der Kontrollorgane, der Qualität und Quantität der eingesetzten Kontrollmittel sowie von der Art und Dauer des Einsatzes dieser Kontrollmechanismen (1).

5.1.3.4.1. Die polizeiliche Verfolgung

Zunächst sind die Schwerpunkte der polizeilichen Überwachung von erheblichem Einfluß auf das Erscheinungsbild der Straßenverkehrsdelikte, bei welchen eine konkrete Folge nicht eingetreten ist (2).

Kritisiert wird an der polizeilichen Verfolgung, daß überwiegend Ordnungswidrigkeiten "wie Unfälle, reine Ordnungswidrigkeiten - wie Parkdelikte -, formale Geschwindigkeitsüberschreitungen und ähnliches" angezeigt werden (3), hingegen Tatbestände, welche einen wesentlich höheren Gefährdungsgrad aufweisen, wesentlich weniger intensiv durch die Polizei verfolgt werden (4). Diese Praxis scheint sich, wie aus dem Geschäftsan-

(1) Lincke 1968, 38.

(2) Trunkenheit ohne Unfall, folgenlose Straßenverkehrgefährdung, Fahren ohne Fahrerlaubnis.

(3) Jacobi DAR 27 (1960) 308.

(4) Bockelmann KuV 1965, 98 ff; Feest/Blankenburg 1973, 132 ff; Geiger DAR 45 (1976) 323; Kruse VGT 78, 119; aA wohl Hauser VGT 78, 104.

fall der Gerichte ersichtlich (1), auch nicht wesentlich verändert zu haben (2).

Hinzu tritt, daß der Grad der Motorisierung die begrenzte Kapazität der Verfolgungsorgane übersteigt (3) und sich das Verhältnis zwischen den Verkehrsteilnehmern und der Polizei eher zu Ungunsten der Kontrollorgane entwickelt, da die personelle Besetzung der Polizei mit der immer weiter fortschreitenden Motorisierung nicht Schritt halten kann (4).

Inwieweit die Kontrollorgane sich einer differenzierten Verfolgungsintensität im Hinblick auf die älteren Verkehrsdelinquenten bedienen, läßt sich nicht sicher beurteilen. Untersuchungen in diesem Bereich liegen nicht vor. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, daß vor allem im Rahmen der Opportunität der Polizei (5) die Variable Alter von Bedeutung ist (6). Das Alter kann aber als Variable nur insoweit Einfluß nehmen, als es sich um ein Delikt handelt, welches bereits von der Polizei wahrgenommen worden ist.

Darüber hinaus sind weitere Verfälschungsmöglichkeiten der Kriminalstatistiken im Rahmen der Tatverfolgung durch die Polizei denkbar.

(1) Kruse VGT 78, 119.

(2) Schneider W 1978 a, 10.

(3) Kaiser G 1970, 202.

(3) Wettschreck Pol 74 (1983) 10 - selbst Angehöriger des leitenden Polizeidienstes - erklärt zum Personalstand der Polizei, daß die vermehrte Einstellung von Personal in einer Zeit der leeren Haushaltskassen illusorisch sei. Vielmehr sei z.B. für das Land Nordrhein-Westfalen eine Reduzierung des Personalbestandes geplant.

(5) D.h. tatsächliches, nicht autorisiertes Ermessen; Brusten 1971, 34; Skolnik 1966, 71 ff.

(6) So wenn aufgrund des Führerscheinalters von einer Verfolgung und Registrierung des Verkehrsvergehens abgesehen wird. Bei einer Untersuchung durch Feest/Blankenburg 1973, 79 - 19/04/2230 - wurde aufgrund des Führerscheinalters (Ausstellungszeitpunkt der Fahrerlaubnis Jahrgang 1930) von der Verfolgung einer Ordnungswidrigkeit abgesehen.

So etwa bezüglich der Frage, ob eine soziale Verhaltensweise durch sie zutreffend als Normbruch erkannt und qualifiziert wird. Die Bedeutung und der Einfluß dieser Subsumtionsfehler der polizeilichen Kontrollorgane auf die Kriminalstatistiken werden unterschiedlich beurteilt (1).

5.1.3.4.2. Die staatsanwaltschaftliche Verfolgung

Wie schon durch die vorangegangenen Abschnitte deutlich geworden, könnten statistische Erhebungen über den gesamten Verlauf des Selektionsprozesses zu einer erheblich größeren Transparenz der statistischen Fehlerquellen führen. Vornehmlich für die staatsanwaltschaftliche Strafverfolgung fehlen aber noch vergleichbare Daten (2). Dem Einfluß der Staatsanwaltschaften auf die Strafverfolgung kommt erhebliche Bedeutung zu (3); denn die Staatsanwaltschaft entscheidet so gut wie allein über die Verfolgbarkeit einer Tat (4). Zwar besteht ein gesetzlicher Verfolgungszwang, diesem steht aber als Gegengewicht ein "faktisch ausgeübter Verfolgungsverzicht" gegenüber (5). Mittel dieses Verfolgungsverzichts ist die Einstellung des Verfahrens, welche unter den verschiedensten Voraussetzungen erfolgen kann (6).

Dennoch scheint der ältere Mensch im Rahmen dieses staatsanwaltschaftlichen Ausleseverfahrens anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber keine wesentlich differenzierte Behandlung zu erfahren. Allenfalls im Bereich der leichteren Delinquenz lassen sich Unterschiede vermuten, welche auf das Alter des Täters zurückgeführt werden könnten.

(1) Schreiber Krim 30 (1976) 490; dazu und zur weiteren Problematik der entdeckten, aber nicht registrierten Straftaten vgl. Dörmann Krim 35 (1981) 411; Feest 1971, 71 ff; Herold Krim 30 (1976) 337; Kerner 1973, 52 f; Kürzinger 1978.

(2) Blankenburg et al 1978, 7 ff geben einen Überblick zur vorhandenen Literatur; Göppinger 1980, 137.

(3) Kerner 1973, 90 ff.

(4) Sessar ZSTW 87 (1975) 1033 f. (5) Kerner 1973, 106.

(6) Z.B. §§ 153 ff StPO; § 170 Abs. 2 iVm § 171 S. 1 StPO; 205 StPO etc. vgl. hierzu auch die Übersicht bei Kerner 1973, 115 f.

Diese Annahme stützt sich auf das im Strafverfahren geltende Legalitätsprinzip. Dieses Prinzip beinhaltet eine Pflicht zur Ermittlungstätigkeit in deliktsneutraler, gleichgerichteter Weise. Strafreoretische Überlegungen sowie Erwägungen im Hinblick auf die Strafzumessung bleiben hierbei überwiegend außer Betracht (1). Im wesentlichen erfolgt daher eine Konzentration auf normative und pragmatische Entscheidungskriterien. Eine Ausnahme von diesem Verhalten bildet die in der Praxis übliche Heranziehung von Alltagstheorien (2), wodurch Handlungsabläufe simplifiziert werden und somit operabler sind (3). Die Berücksichtigung von tatunabhängigen Merkmalen, wie etwa dem Alter, ist dabei durchaus üblich. Die Bedeutung einer altersspezifischen Alltagstheorie für den älteren Delinquenten im staatsanwaltschaftlichen Ausleseverfahren läßt sich - anders als etwa bei Jugendlichen - nicht erkennen.

Albrecht/Dünkel (4) und Kürzinger (5) sind dennoch der Auffassung, daß das fortgeschrittene Alter für die Verfolgungsintensität von Bedeutung ist. Die Autoren meinen, daß älteren Menschen generell mit mehr Toleranz begegnet werde und daher auch Abweichungen im strafrechtlichen Bereich eher geduldet werden; auch nehme man dem älteren Menschen vielfach nicht mehr ernst. In dieser Verallgemeinerung kann dem nicht zugestimmt werden. Allenfalls im Bagatelbereich mag das höhere Lebensalter des Normverletzers

(1) Ausnahmen: Wahl des Spruchkörpers, Entscheidungen über die Einstellung des Verfahrens wegen Geringfügigkeit.

(2) D.h. Annahmen über Ursachen, Formen und Reaktionen auf abweichendes Verhalten, deren wissenschaftliche Überprüfung noch aussteht bzw. die den bestehenden wissenschaftlichen Theorien widersprechen; siehe dazu Eisenberg 1979, 351 ff.

(3) Blankenburg et al 1978, 169 ff; Opp 1973, 57.

(4) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270.

(5) Kürzinger 1982, 206.

von Bedeutung sein. Im übrigen erstrecken sich auch die von Albrecht/Dünkel (1) und Kürzinger (2) angeführten Untersuchungen auf Bagatelldelikte. So beschreibt Gillig (3) eine Reihe von Fällen, in welchen aufgrund des hohen Lebensalters des Straftäters eine Verfolgung durch die Staatsanwaltschaft unterblieb bzw. die Verfolgung der Straftaten eingestellt wurde. In den mündlichen Einstellungsbegründungen hieß es, ohne daß ein auf das Alter zurückzuführender Schuldausschließungsgrund genannt wurde: "Wer älter als 70 Jahre ist, der hat nicht mit einer Bestrafung zu rechnen. Das ist keine gesetzliche Regelung, aber eine interne Regelung der Behörde". Da es sich lediglich um Ladendiebstähle geringwertiger Sachen handelt, läßt sich diese Verfahrenspraxis über den Bagatellbereich hinaus nicht übertragen. Diese Annahme wird durch Untersuchungen von Pakesch (4) bestätigt, der für den Bereich der klassischen Kriminalität feststellen konnte, daß die Verurteiltenquote bei schweren Delikten älterer Menschen hoch war (5), während es bei Bagatelldiebstählen sehr häufig zu Einstellungen des Verfahrens kam.

Ähnlich wie bei der von Gillig und Pakesch beschriebenen Selektionspraxis ist auch für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz nur dann ein Absehen von der Strafverfolgung aufgrund höheren Lebensalters anzunehmen, wenn sich die Vergehen in einem weniger intensiven Bereich bewegen. Im Hinblick auf das höhere Gefährdungsrisiko der Allgemeinheit durch den Straßenverkehrsdelinquenten ist in bezug auf den alternden Ladendieb einerseits und den alternden Verkehrsdelinquenten andererseits zu erwarten, daß sich die Staatsanwaltschaft letzterenfalls größere Zurückhaltung bei Verfahrenseinstellungen auferlegen dürfte.

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270.

(2) Kürzinger 1982, 206.

(3) Gillig 1976, 239-241.

(4) Pakesch WklnWschr 74 (1962) 917.

(5) Sexualstraftaten.

5.1.3.5. Mängel in der Führung der Statistik

Es ergeben sich weitere Unsicherheitsfaktoren für die Beurteilung des Ausmaßes und des Umfanges der Verkehrsdelinquenz älterer Menschen durch die Führung der Kriminalstatistiken.

5.1.3.5.1. Art der Geschäftserledigung

Zunächst ist die Art der Geschäftserledigung für das Erscheinungsbild in den Kriminalstatistiken bedeutsam. Im Rahmen der Verurteiltenstatistik kann z. B. die Verspätung in der Übermittlung der Urteilsanzeige bewirken, daß diese Dokumente erst ein Jahr später in der Statistik verarbeitet und ausgewiesen werden (1). Ähnliche Probleme, welche statistisch nicht aufgearbeitet sind, werden durch den unterschiedlichen Geschäftsanfall der Gerichte hervorgerufen sowie durch die unterschiedliche Ausschöpfung der Rechtsmittel. Einfluß auf eine statistische Veränderung kann schon die Strafanzeige selbst haben, soweit eine Tat sehr spät angezeigt wird.

5.1.3.5.2. Das Problem der "bereinigten" Verurteiltenzahlen - Abweichungen im Hinblick auf die Verurteiltenzahlen älterer Menschen

Das Prinzip der "Einheit der Person" (2) wird sowohl in der Strafverfolgungsstatistik als auch in der polizeilichen Kriminalstatistik dann durchbrochen, wenn derselbe Angeklagte mehrmals rechtskräftig abge-

(1) Gilomen KrimB 3 (1977) 44.

(2) Heinz Krim 29 (1975) 556.

urteilt wird. In diesen Fällen wird der Verurteilte nämlich so oft gezählt, wie ein Verfahren gegen ihn abgeschlossen worden ist. Das hat zur Folge, daß die in den Statistiken erscheinenden Personen von der tatsächlichen Anzahl der verurteilten Personen-gruppen abweichen. Allerdings gibt es hier beachtliche Differenzen zwischen der polizeilichen Kriminal- und der Verurteiltenstatistik.

Durch die bei der Staatsanwaltschaft und den Gerichten häufig erfolgende Zusammenfassung und Verbindung der Verfahren sind die Abweichungen in den Strafverfolgungsstatistiken erheblich geringer, als dies in der polizeilichen Strafverfolgungsstatistik der Fall ist. Zwar fehlen auch hier neuere Angaben (1), aber ein Anhaltspunkt für die Größenordnung der Abweichungen bei den Verurteiltenzahlen gibt die Auszählung des statistischen Reichsamtes ab. Bei mehrfach wiederholten Sonderauszählungen wurden für die Jahre 1894 - 1909 nur ca. 3 % der Verurteilten im gleichen Jahr wieder verurteilt (2). Bei den tatverdächtigen Personen soll hingegen die Differenz zwischen den mehrfach registrierten Tätern und den "Tatverdächtigen" nach Untersuchungen einiger Landeskriminalämter ca. 20 % betragen (3). Die von Heinz (4) verglichenen Sonderauswertungen in Hamburg, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein und im Saarland über mehrfach gezählte tatverdächtige Personen, ergab hinsichtlich der über 60-jährigen, daß diese am wenigsten der Fehlerquelle der Mehrfachzählung unterliegen. Die Differenz zwischen allen Tatverdächtigen und den Mehrfachregistrierten war bei dieser Altersgruppe

(1) Heinz Krim 29 (1975) 556; Kerner 1973, 133.

(2) Statistik des Deutschen Reiches Bd 83 (1894) Erörterungen zu Tab. I 27; Bd 237 (1909) Erörterungen zu Tab. I 25.

(3) Kucklick Krim 27 (1973) 89; PKSt 1972 - 1981, 6 bzw. 7.

(4) Heinz Krim 29 (1975) 556.

um ein vielfaches kleiner als bei anderen Altersstufen (3.5 - 7.8 %) (1). Unterstellt man, daß sich diese Beobachtung auch auf die Verurteiltenzahlen übertragen läßt und berücksichtigt man die bereits erwähnte niedrigere Wiederverurteilungswahrscheinlichkeit im selben Jahr, so dürfte dieser Unsicherheitsfaktor für die älteren Straftäter kaum von Bedeutung sein (0.5 - 1 %). Es läßt sich daher vermuten, daß die Verurteiltenzahlen der älteren Delinquenten relativ gut "bereinigt" sind.

5.1.3.5.3. Die Zählweise der Verurteiltenstatistik

Ein weiterer erwähnenswerter Unsicherheitsfaktor für die Beurteilung der wahren Kriminalität ergibt sich aus der Zählweise der Kriminalstatistik.

Einen spezifischen Mangel der polizeilichen Kriminalstatistik stellt es zunächst dar, daß auch die Taten strafunmündiger Kinder als Normbrüche registriert werden. Darüber hinaus werden auch unerkannt falsche Strafanzeigen in diese Statistik aufgenommen (2).

Auf die Verurteiltenstatistik wirkt sich aus, daß im Falle der Idealkonkurrenz immer nur das abstrakt schwerste Delikt gezählt wird - entsprechend dem Ergebnis der rechtskräftig ergangenen Entscheidung. Ca. 20 - 30 % aller Verurteilungen sollen mehr als eine real konkurrierende Straftat betreffen, wobei sich durch die Hinzunahme der tateinheitlichen Rechtsbrüche der prozentuale Anteil an allen Verurteilungen noch weiter erhöht (2). Dadurch bedingt ist eine Verschiebung der Deliktsschwerpunkte (3) mit der Wirkung, daß

(1) Dies scheint sich u.a. aus der geringen Zahl der Verurteilten erklären zu lassen.

(2) Göppinger 1980, 156.

(3) Eisenberg 1979, 105.

die abstrakt mit geringerer Strafe bedrohten Rechtsbrüche zwangsläufig ihrem Anteil nach weniger registriert werden. In besonders starkem Maße dürften hiervon die Verkehrsdelikte betroffen sein (1).

So werden mit einer Trunkenheitsfahrt oder einer fahrlässigen Körperverletzung bzw. - Tötung gleichzeitig andere Delikte wie etwa die Unfallflucht oder Straßenverkehrsgefährdung real oder ideal konkurrieren.

Das Alter der Verkehrsteilnehmer bleibt hingegen für diese statistische Unsicherheit ohne Bedeutung. Es handelt sich um eine rein rechtliche Bewertung, auf welche täterspezifische Merkmale ohne Einfluß sind.

5.2. Das Erscheinungsbild der Kriminalstatistiken und ihre Verwertbarkeit für die vorliegende Untersuchung

In den Kriminalstatistiken treten uns divergierende Zahlen entgegen, welche abgeurteilte und verurteilte Täter sowie ermittelte und bekanntgewordene Fälle enthalten. Eine Relation dieser Zahlenwerte untereinander ist insofern von Interesse, als diese Verhältniszahlen zusätzliche Anhaltspunkte für eine Bewertung des instanziellen Vorgehens der Kontrollorgane bieten könnten. Allerdings sind diese Zahlen nur insoweit beachtenswert, als sie vergleichbare Werte enthalten. Die polizeiliche Kriminalstatistik enthält seit 1963 keine Daten bzgl. der Verkehrsdelikte. Daher ist die polizeiliche Kriminalstatistik kaum relevant. Was bleibt ist nur ein Vergleich der Zahlen zwischen Abgeurteilten und Verurteilten. Allerdings mangelt

(1) Göppinger 1980, 157; Schneider W 1978 a, 7.

es hinsichtlich der Abgeurteiltenzahlen an einer altersmäßigen Aufgliederung. Aus der Divergenz dieser Zahlen läßt sich aber entnehmen, wieviel Taten aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht erfaßt werden konnten.

Die Verurteiltenquote ist von 1963 - 1981 relativ konstant geblieben. Sie liegt etwa bei 84 %. Eine deutlich niedrigere Verurteiltenquote weisen für die Jahre 1979 - 1981 die Unfallflucht (ca. 75 %), die fahrlässige Tötung (ca. 70 %), die fahrlässige Körperverletzung (ca. 75 %) und das Fahren ohne Fahrerlaubnis auf (ca. 75 %), während für die Straßenverkehrsgefährdung (ca. 92 %) und die Trunkenheit am Steuer (ca. 97.5 %) erheblich höhere Verurteiltenquoten ermittelt werden konnten. Da sich annehmen läßt, daß ein großer Teil der Freisprüche und Einstellungen der Verfahren auf Beweisschwierigkeiten beruhen dürfte, scheint auch hier das Alter des Täters nur von geringer Bedeutung zu sein.

5.3. Zusammenfassende Bemerkungen und Aussagewert der Verurteiltenstatistik

Wie sich aus den vorangegangenen Ausführungen ergibt, ist man im Bereich der Verkehrskriminalität des älteren Menschen hinsichtlich des Dunkelfeldes völlig auf Einschätzungen angewiesen. Ebenso kann die Frage, ob altersspezifische Faktoren das Opferverhalten beeinflussen, nicht sicher beantwortet werden.

Im Bereich der leichteren Delinquenz scheint es möglich, daß die "Reizsamkeit" (1) der Bevölkerung durch das fortgeschrittene Alter des Delinquenten sowohl positiv

(1) Kaiser A 1964, 22; Sauer 1950, 423.

als auch negativ beeinflußt werden könnte.

Die Einflußmöglichkeiten sind aber hinsichtlich der einzelnen Verkehrsdelikte sehr unterschiedlich: Bei den Vergehen der Trunkenheit am Steuer und dem Fahren ohne Fahrerlaubnis ist das Anzeigeverhalten und damit auch das Alter des Täters für die kriminelle Reizbarkeit nur von untergeordneter Bedeutung, so daß sich die Kriminalstatistik eher als Abbild des jeweiligen Verfolgungsinteresses der Kontrollorgane darstellt denn als ein Abbild des wirklichen Fehlverhaltens (1).

So beträgt nach einer Untersuchung von Weis et al (2) die Anzeige von Amts wegen beim Fahren ohne Fahrerlaubnis 94.8% und bei der Trunkenheit am Steuer 87.5%. Für die Meldung der fahrlässigen Körperverletzung scheint das Versicherungs- und Gesundheitssystem in der Bundesrepublik von erheblichem Einfluß zu sein. Bei diesem Delikt muß infolgedessen von einer hohen privaten Anzeigebereitschaft ausgegangen werden. Es liegt somit der Schluß nahe, daß materielle Gründe das Anzeigeverhalten der Opfer in einem solchen Grad bestimmen, daß für diese Delikte dem höheren Lebensalter des Delinquenten unter diesem Gesichtspunkt kaum Bedeutung zukommen dürfte. Ähnliches gilt für die Unfallflucht. Auch hier scheinen wirtschaftliche Erwägungen des Anzeigenden im Vordergrund zu stehen. Im übrigen wird das Alter des Täters auch deshalb von geringer Bedeutung sein, weil es in einer großen Anzahl von Fällen dem Opfer unbekannt ist. Die Tatsache, daß der Delinquent ein alter Mensch ist, scheint im Hinblick auf die Anzeigebereitschaft der Bevölkerung - unter Berücksichtigung der im Rahmen dieser Arbeit vorgenommenen Deliktseinteilung - nur für die folgenlose Straßenverkehrsgefährdung von Einfluß zu sein, und zwar unterschiedlich nach der Einstellung des Opfers zu dieser Personengruppe. Gerade im Bereich der folgenlosen Straßenverkehrsgefährdung ist die Anzeigebereitschaft des Opfers aber als äußerst gering einzuschätzen. Gründe für eine Nichtanzeige sind hier vor allem, daß

(1) So für die Verkehrsdelinquenz im Mittel- und Bagatellbereich Kaiser G 1980, 303; Müller H-R 1975, 57 f.

(2) Weis et al KrimJ 3 (1971) 187.

der Gesetzesverstoß eher die Regel denn die Ausnahme darstellt sowie die Betrachtung als Kavaliersdelikt. Dies bestätigen auch sozialpsychologische Theorien, welche die Anerkennung einer Norm davon abhängig machen, daß nur eine Minderheit als Normbrecher erfaßt und damit ggf. auch sanktioniert wird (1). Weiterhin gilt hier die Überzeugung nicht einschreiten zu müssen, wenn weiter nichts geschehen ist sowie die Meinung, als potentieller Delinquent jederzeit selbst betroffen zu sein.

Bei den übrigen das Wirklichkeitsbild der Statistik beeinflussenden Faktoren konnte festgestellt werden, daß das Alter der Straftäter nicht ohne Einfluß bleibt. Bedeutsame Abweichungen gegenüber anderen Altersgruppen ließen sich nicht feststellen.

Es läßt sich daher die These aufstellen: Die registrierte Verkehrsdelinquenz der älteren Menschen ist durch Unsicherheitsfaktoren nahezu in gleichem Umfang betroffen wie die der übrigen Verkehrsdelinquenten.

Aufgrund dieser These ist die unterschiedliche Verkehrsdeliktsbelastung verschiedener Altersgruppen auch statistisch vergleichbar. Eine Berücksichtigung der das Wirklichkeitsbild beeinflussenden Unsicherheitsfaktoren kann also für alle Altersgruppen gleichermaßen stattfinden.

Die Frage, welchen Wert nun die Kriminalstatistik im Hinblick auf die wahre Kriminalität hat, ist heftig umstritten. Nach dem bereits von Quetelet aufgestellten und von Wadler formulierten "Gesetz der konstanten Verhältnisse" (2) folgt die verurteilte der wahren Kriminalität ebenso, wie die angezeigte Kriminalität in konstanter Beziehung zur Verurteiltenkriminalität stehen soll (3). Diese Grundannahmen ermöglichten

(1) Kerner 1980; Popitz 1968.

(2) Wadler 1908, 15.

(3) Exner 1949, 16; Seelig/Bellavic 1963, 206.

die Vernachlässigung des Dunkelfeldes und die Beschränkung auf die registrierte Kriminalität (1). Die Verurteiltenstatistik und später die polizeiliche Kriminalstatistik galten demnach lange als "Indiz für die Wirklichkeit" (2). In Anbetracht der geschilderten Fehlermöglichkeiten wurde die Bedeutung und der Aussagewert für die kriminologische Forschung aber immer wieder in Frage gestellt (3). Die Kritik geht heute soweit, daß Kriminalstatistiken als "überhaupt nichts weiter als ein Arbeitsnachweis der Behörden und Dienststellen" angesehen werden (4). Mit der Verbrechenswirklichkeit hätten die Statistiken nur sehr vermittelt zu tun. Demgegenüber haben Dunkelfelduntersuchungen ergeben (5), daß die durch die quantitative Bedeutung des einzelnen Deliktes im Vergleich mit anderen Straftaten zum Ausdruck gebrachte Rangfolge von berichteten und registrierten Delikten übereinstimmt.

Darüber hinaus scheint festzustehen, daß die Straftaten ein unterschiedlich großes Dunkelfeld haben (6).

Im Bereich der Verkehrsdelinquenz, besonders im Bagatellbereich, ist die Registrierung der Delinquenten und damit auch des Dunkelfeldes ebenso wie bei der klassischen Kriminalität zu einem Großteil durch das Anzeigeverhalten bestimmt (7). Allerdings sagen die Statistiken im einzelnen nicht aus, welcher Anteil der proaktiven Tätigkeit den Sicherheitsbehörden an den statistischen Ziffern zukommt (8), so daß man auch insoweit auf Einzeluntersuchungen

(1) Kaiser 6 1980, 234.

(2) Kerner 1973, 193.

(3) Hoegel 1908, 2 f; Sack 1978, 64 ff.

(4) Keckeisen 1974, 27, 54; Kerner 1980, 73; Sack 1978, 283 - 295.

(5) Ennis 1974, 8 Tab 1; 12 Tab 4 und Übersicht 13; Schwind et al 1975, 122.

(6) Heinz ZStW 84 (1972) 827; Meyer K 1941, 55; Wehner 1957, 82.

(7) Meyer/Jacobi/Stiefel Bd III 1961, 62 nach denen 50 - 90% der Anzeigen bei folgenlosen Verstößen auf Privatanzeigen beruhen.

(8) Pilgram KrimJ 14 (1982) 61.

und Schätzungen angewiesen bleibt. Das unterschiedliche Anzeigeverhalten ist gerade im Bereich der Verkehrsdelikte von erheblicher Bedeutung.

Gestützt auf die Ergebnisse der Dunkelfeldforschung besteht ganz allgemein die Annahme, daß die deliktisch erfaßte Kriminalität zugunsten der schwereren Deliktformen hin verschoben ist. Es ist allerdings noch wenig erforscht, inwieweit Verbrechenswirklichkeit und (oder) Anzeigebereitschaft die statistischen Zahlen tatsächlich beeinflussen. "Beide Faktoren können sich unabhängig voneinander entwickeln, sich hemmen, sich neutralisieren oder verstärken", was insoweit zu einer Unberechenbarkeit der Statistik führen kann, als z. B. bei konstanter Statistik die wirkliche Kriminalität gestiegen sein könnte oder trotz steigender statistischer Zahlen die tatsächliche Kriminalität gesunken ist (1).

Der Aussagewert der Kriminalstatistiken läßt sich somit nur anhand einer realitätsgerechten Beurteilung seiner Funktion feststellen. Da die "sozial sichtbare" Kriminalität aber bereits durch die Eingabe in das System strafrechtlicher Verbrechenskontrolle stark selektiert ist, kann eine Kriminalstatistik die wahre Kriminalität nie erfassen. Insoweit kann es auch nicht in ihrer Absicht liegen, ein reales Abbild der Kriminalität liefern zu wollen. Vielmehr ist die Kriminalstatistik zunächst eine Darstellung dessen, wie mit der Delinquenz amtlich umgegangen wird (2).

Ein Großteil der negativ kritischen Ansätze resultiert daher aus der zu hohen Erwartungshaltung an die Kriminalstatistik (3).

(1) Heinz PolJ 1977, 103.

(2) Göppinger 1980, 164; Heinz PolJ 1977, 97; Kerner 1973, 189f; Pilgram 1980, 9 f, 41.

(3) Graff 1975, 254; Kerner PFA 5 (1978) 55 ff; Pilgram 1980, 9 f.

Trotz der bestehenden Fehlerquellen läßt sich die Kriminalität schwerlich in anderer Form als durch Statistiken begreifen. Es erscheint nicht möglich, allein durch Einzeluntersuchungen ein Vorstellungsbild von der Kriminalität zu gewinnen. Soweit auch die Statistiken nur in zweiter Linie Erklärungswert für die tatsächliche Kriminalität haben, so sind ihre Angaben ein wichtiger Hinweis auf die tatsächliche Kriminalität (1). Der Aussagewert jeder Kriminalstatistik läßt sich aber anhand von Einzelergebnissen steigern. In Verbindung mit Resultaten aus Einzeluntersuchungen, z. B. über das Dunkelfeld, statistische Fehlerquellen, Einzeldelikte etc. läßt sich eine realitätsgerechtere Aussage vermuten als sie von jeder dieser Informationsquellen für sich allein genommen erwartet werden kann (2).

(1) Heinz PolJ 1977, 100; Kerner 1973, 190; Sellin 1974, 50.

(2) Chilton/Spiegelberger JCrIm 63 (1972) 68 ff; Graff 1975, 244; Pilgram 1980, 45 ff; Stein/Hilbers 1975, 218 f.

6. Zur Kriminologie der Straßenverkehrsdelinquenz

6.1. Die Sonderstellung der Verkehrsdelinquenz und ihre Stellung im Verbrechenssystem der Kriminologie

Die Verkehrsdelinquenz nimmt in der Kriminologie eine Sonderstellung ein. Die Ursachen liegen in der Neuartigkeit, der Ubiquität, der Vielfalt und Verschiedenwertigkeit der Verkehrsdelikte (1), deren Bedeutung sich nicht einheitlich einschätzen läßt. Ferner wird die Sonderstellung in der Kriminologie durch spezifische Eigenheiten der Straßenverkehrsdelinquenz hervorgerufen:

- Innerhalb "des Spannungsfeldes aktuelle Situation und Persönlichkeit, in welches jede Straftat eingebettet ist", kann eine erheblich umfangreichere Zahl von Ursachenfaktoren bedeutungsvoll sein, als in der klassischen Kriminalität. Hinzu tritt, daß diese Faktoren in ihrem Zusammenspiel und ihrer quantitativen und qualitativen Relevanz in ausgesprochen starkem Maße variieren (2).
- Im Unterschied zu sonstigen Lebenssituationen ist das Verhalten des Verkehrsteilnehmers in sehr viel stärkerem Maße geregelt (3). Jeder Ausbruch aus diesem "Normengeflecht" zieht zwangsläufig eine Gesetzesverletzung nach sich.
- Die Begegnung im Straßenverkehr verläuft meist ohne persönliche Kontaktaufnahme. Vielmehr beherrscht den Straßenverkehr eine Anonymität, welche die Bildung einer allgemeinen Verkehrsgemeinschaft auf sozialetischer Grundlage erschwert.
- Auch das Verhältnis Mensch - Maschine ist als ungewöhnlich anzusehen. Zwar muß der Mensch sich auch in anderen Lebensbereichen mit der technischen

(1) Grassberger Krim 12 (1958) 256 ff, 303 ff.

(2) Göppinger NJW 1959, 2281.

(3) Schultz 1975, 490.

Umwelt auseinandersetzen; selten ist er aber wie im motorisierten Straßenverkehr "auf Gedeih und Verderb" an eine Maschine gekettet, deren Wirkungsweise er allzuoft nur unzureichend kennt.

- Schließlich hängt es stärker als in der klassischen Kriminalität vom Zufall ab, ob ein Fehlverhalten ein Straftatbestand verwirklicht oder nicht.

Die aufgezählten Besonderheiten scheinen die Tatsache, daß nahezu die Hälfte aller jährlich verurteilten Personen Verkehrsdelinquenten sind (1) und daß sich in dieser Gruppe Bürger befinden, welche sich bemühen mit den bestehenden Gesetzen nicht in Konflikt zu geraten, in hohem Maße zu bestimmen.

Trotzdem gebraucht das geltende Recht die Kriminalstrafe. Das Verkehrsrecht ist insofern zwar Verkehrskriminalrecht, umstritten ist aber, ob sich diese Kriminalisierung rechtfertigen läßt (2).

Die Stellung der Verkehrsdelikte im kriminologischen Verbrechenssystem wird ebenfalls nicht einheitlich beurteilt. Kaiser hat in einer übersichtlichen Zusammenstellung die Meinungsstände zusammengefaßt (3), und in Anlehnung an ihn lassen sich drei Betrachtungsweisen unterscheiden.

Die engere Auffassung begreift die Verkehrsdelinquenz überwiegend als bloße Fehlleistung (4), da der heutige Straßenverkehr so hohe Anforderungen stelle, daß die Grenze der Möglichkeiten normgerechten Verhaltens erreicht worden sei (5). Wenn auch die überwiegende Zahl der Delikte nicht mit strafrechtlichen Maßstäben

(1) Kaiser G 1980, 499.

(2) Bockelmann 1967 a; Cramer 1974; Kaiser G 1980, 499; Groß/Geerds 1977, 383.

(3) Kaiser G 1970, 91.

(4) Nass MschrKrim 46 (1963) 263 ff.

(5) Müller H-R 1975, 96 f.

beurteilt werden könne, sondern eher Ordnungswidrigkeiten gleichzusetzen sei (1), müsse doch nach der Gefährlichkeit der Delikte und der Täterpersönlichkeit differenziert werden; denn es gäbe Täter, bei denen eine rücksichtslose Gesinnung vorliege (2).

Die mittlere Auffassung betont die Vielschichtigkeit der Verkehrsdelinquenz. Während sich einige Delikte nur als Fehlleistungen begreifen lassen, verdienten andere das Stigma "schwerwiegend zu sein" (3). Zwischen diesen beiden Polen gebe es aber noch zahlreiche Unterteilungen, wobei klare Grenzziehungen zwischen diesen Gruppen nicht möglich seien.

Die weite Auffassung meint in ihrer extremsten Ausprägung, daß die Fahrlässigkeitstat gegenüber der Vorsatztat aufgrund ihrer häufigen Begehung sozial gefährlich und daher nicht in geringerem Umfang strafwürdig sei (4). Weiterhin wird namentlich auf die Massenerscheinung "krimineller Aktivität" im Straßenverkehr und eine ähnliche Motivationslage zwischen klassischer und Verkehrskriminalität hingewiesen, deren Bedeutung auch deshalb nicht übersehen werden dürfe (5), weil sie sich mit "eigengesetzlicher Dynamik" ausweite, durch welche die Rechtsordnung bedroht werde (6).

6.2. Zur Verkehrsdelinquenz und zum Verkehrstäter im allgemeinen

Unter Berücksichtigung der aufgeführten Besonderheiten spricht der ganz überwiegende Teil der Literatur von einer "potentiellen Deliktsituation", in welcher

(1) Müller H-R 1975, 96 f.

(2) Mergen (1978, 298, 409; 1967, 158, 441, 493) meint, daß es erst die Aufgabe der Kriminalitätphänomenologie sei, zu beschreiben, welchen Delikten krimineller Charakter zukomme. Es hänge vom Zufall ab, ob es beispielsweise zu einem Unfall und im Unfall zu einer Körperverletzung komme.

(3) Kaiser 1970, 84.

(4) Sauer 1933, 580.

(5) Exner 1949, 96 f.

(6) Rommneyv. MschrKrim 42 (1959) 203.

sich zwangsläufig jeder Verkehrsteilnehmer - vor allem während seiner Teilnahme am motorisierten Verkehr - befindet. Somit sei jeder Verkehrsteilnehmer auch ein potentieller Krimineller (1).

Wer ein Kraftfahrzeug führt, weiß aus eigener Erfahrung wie leicht eine Verkehrsvorschrift aufgrund einer Unachtsamkeit verletzt wird. Es wird demnach wohl zu Recht vermutet, daß jeder Verkehrsteilnehmer mindestens einmal in seinem Leben zum Täter wird (3). Obwohl die Ubiquität von Straftaten aus anderen Bereichen (4) bekannt ist, ist die Situation des Straßenverkehrs für den Teilnehmer zweifelsohne in besonderem Maße Deliktsslage. Dies unterscheidet die zum Tagesablauf gehörende Verkehrssituation von der Verbrechenssituation (5).

Daß in der Verkehrssituation nahezu jedermann zum Vorbestraften werden kann, scheint auch durch die Unfallursachenforschung bestätigt zu werden. Es ließ sich nachweisen, daß Faktoren wie Unaufmerksamkeit, Eile, Übermüdung, Ärger und Nervosität, schlechtes Wetter etc. das Unfallrisiko erhöhen.

Diesen Faktoren wird für die Verursachung eines Verkehrsunfalls und für die Verwirklichung eines Verkehrsdeliktes mit Recht erheblich große Bedeutung zuge-

(1) Baumann 1969, 157 ff; Eisenberg 1972, 160; Göppinger NJW 1959, 2283; Kaiser G 1970, 150; Middendorff 1981 a, 420; ders. DAR 42 (1979) 146; Schöch NJW 1971, 1857; Schultz 1975, 491.

(2) GUVU 1979, 41; schwedischen Untersuchungen zufolge soll ein Autofahrer durchschnittlich alle 2 Minuten einen Fahrfehler begehen.

(3) Frey 1961, 302.

(4) Kinder und Eigentumskriminalität.

(5) In der Regel wird die Verbrechenslage auch vom "Durchschnittsmenschen" bewältigt, es sei denn es handelt sich um echte Notkriminalität. Göppinger KrimGegfr 4 (1960) 83.

schrieben als im Bereich der klassischen Kriminalität (1).

Wenn auch die Deliktsituation durch die Besonderheiten des Straßenverkehrs begünstigt wird, besteht die nahezu einhellige Auffassung, daß es unter den Verkehrstätern nicht nur den Verkehrssünder gibt, sondern auch den wiederholt vorsätzlich handelnden Rechtsbrecher. Häufig unterscheiden sich aber die Verhaltensweisen dieser rücksichtslos handelnden Menschen nicht oder kaum von dem Verhalten anderer Verkehrsdelinquenten. Auch eine Motivforschung gibt meist nur begrenzt Aufschluß über die Beschaffenheit der Täterpersönlichkeit.

Middendorf erläutert diese Beurteilungsschwierigkeit anhand eines praktischen Beispiels - dem Überfahren eines Rotlichts. Dieser Vorgang kann "sehr verschiedene Ursachen haben. Es kann sein, daß der Kraftfahrer das Rotlicht sehr wohl gesehen hat, aber er glaubt, er könne es sich leisten, dieses Rotlicht zu mißachten. Es ist genauso gut möglich, daß es sich um einen ortsfremden Kraftfahrer handelt, der unter dem Ansturm verschiedenster Eindrücke und Wahrnehmungen diese Ampelanlage, die vielleicht sehr hoch und schlecht sichtbar angebracht ist, einfach übersehen hat"(2).

Schließlich scheint festzustehen, daß es den einheitlichen kriminellen Typus des Verkehrssünders ebenso wenig gibt (3) wie den Typus des Kriminellen in der klassischen Kriminalität. Dennoch fragt es sich, ob sich nicht die in der Literatur gefundenen Merkmalskombinationen verknüpfen lassen, was nichts anderes bedeutet, als nach einer Typologie zu fragen.

-
- (1) Chapman AccAnalyPrev 5 (1973) 95 ff; Planek/Fowler JGeront 26 (1971) 224 ff; Zuschlag/Winkler 1975, 38 ff.
 - (2) Middendorf. 1981 a, 421; ders. DAR 48 (1979) 147.
 - (3) Böcher ZblVerkmed 8 (1962) 221; Eisenberg 1979, 123 ff; Göppinger NJW 1959, 2281 f; ders. KrimGegfr 4 (1960) 83; Kaiser G KuV 1968, 1977; Lange 1968, 49.

6.2.1. Typologien der Verkehrstäter und - teilnehmer

Die Literatur bietet geradezu eine unüberschaubare Zahl von typologischen Ansätzen für den Bereich der Verkehrsdelinquenz an. Die Typologien unterscheidet zunächst, daß sie zum Teil den Verkehrsteilnehmer (1), zum Teil aber auch den Verkehrssünder einzuteilen versuchen. Darüber hinaus wird der Typ des Verkehrsdelinquenten aus unterschiedlichen Fachrichtungen dargestellt.

Kaiser (2) versucht diese zu ordnen, indem er die typologischen Ansätze in psychiatrische, tiefenpsychologische und juristische Blickrichtungen einteilt. Allerdings differenzierte er nicht zwischen dem Typus des Verkehrsteilnehmers und dem des Verkehrsdelinquenten.

Nach Meyer et al (3) gibt es die Kriminellen, die Umsichtigen, die Gleichgültigen, die schlechten Fahrer, die korrekten Fahrer und die Kranken. Demgegenüber gibt es nach Flitners Auffassung (4) den kriminellen Typus zwar nicht, in Anlehnung an Tillmann und Hobbs (5) viel zitierte Äußerung "They drive as they live" und in Übereinstimmung mit Lewrenz (6) hätten sich aber besonders gefährliche Typen des Verkehrsteilnehmers feststellen lassen: den Haltlosen-Weichen, den Phantasielosen und Gemütsarmen, den Egozentrischen - Egoistischen und den Hyperbulischen (7).

Aus psychologischer Sicht nimmt Undeutsch (8) eine typisierende Beschreibung der Verkehrsteilnehmer

(1) Bresser 1968, 24 ff; Schwarz 1965, 96 ff; Undeutsch 1968, 24 ff.

(2) Kaiser G 1970, 323 ff.

(3) Meyer/Jacobi/Stiefel 1961 Bd 3, 35 ff.

(4) Flitner 1967, 28.

(5) Tillmann/Hobbs AmJPsychol 106 (1949) 321.

(6) Lewrenz KrimGegfr 4 (1960) 24.

(7) Krankhafte Willenssteigerung.

(8) Undeutsch 1968, 31.

vor, wobei er die Fahrer in gefährdete und weniger gefährdete Gruppen einteilt. Den Gefährdeten ordnet er diejenigen zu, welche eine gehobene Meinung von ihren fahrerischen Qualitäten haben, ein Überlegenheitsbedürfnis, eine extrapunitive Einstellung sowie Freiheits- und Unabhängigkeitsliebe und im übrigen eine schnelle Fahrweise bevorzugten sowie gerne überholten. Ebenfalls aus psychologischer Blickrichtung zählt Gschwind eine Vielzahl von unfallgefährdeten Typen auf (1). Dazu gehören Personen, die als autistisch bezeichnet werden (2). Der zweite Typ sei derjenige, der sich mit seinem Fahrzeug identifiziere, der Besessene und Faszinierte, welcher in einem Rausch psychischer Allmacht den Straßenverkehr zu beherrschen versuche. Darüber hinaus gebe es den Reizbaren, Explosiblen, welcher auf nicht genehme Umweltreize aggressiv reagiere. Hier einzuordnen seien auch die Verkehrsquerulanten. Schließlich gebe es den depressiv Verstimmten, der sich ängstlich zeige und andere Verkehrsteilnehmer besonders durch Unterlassung und mangelndes Reaktionsvermögen gefährde.

Aus tiefenpsychologischer Sicht ordnet Strotzka (3) die Persönlichkeit des Verkehrssünders den Merkmalen der offenen und latenten Aggression sowie der Angst zu und kommt durch Kombination dieser Begriffe zu sechs ordnenden Begriffen (4).

Aus biologischer Sicht teilt Hartmann (5) die Verkehrsdelinquenten nach den "Kretschmerschen Körperbautypen" ein, und zwar aufgrund von Beobachtungen bei seiner Tätigkeit als Richter in Straßenverkehrssachen. Während er

(1) Gschwind Krim 15 (1961) 165.

(2) Die auf ihr Vorhaben konzentriert sind und daher rücksichtslos sind z. T. antisoziale Züge tragen.

(3) Strotzka ZfV 5 (1959) 226 ff.

(4) Ähnlich Hoff/Berner 1961, 14 f, 22.

(5) Hartmann ZfV 4 (1958) 210.

den Pykniker für relativ ungefährlich hält, schreibt er dem Leptosomen und dem Athletiker einen erheblichen Gefährlichkeitsgrad zu.

Aus juristischer Sicht gliedert Willet die Verkehrstäter nach dem Grad der Schwere und der Häufigkeit der Vergehen in drei Gruppen: "The aggressive or ruthless, the neurotic and the remainder who could not be placed in either category" (1). Ähnlich beschreibt Baumann den aggressiven Verkehrstäter, den gleichgültigen oder nicht hinreichend verantwortungsbewußten Täter und schließlich den sozial angepaßten Menschen, der dennoch im Straßenverkehr auffällig wird (2).

Göppinger vermeidet es zwar, eine Typologie aufzustellen (3), beschreibt aber den Bedenkenlosen als häufig in Erscheinung tretenden Delinquenten.

Neben den beispielhaft für eine große Anzahl anderer Typologien genannten Einteilungen finden sich auch Klassifizierungen des alternden Verkehrsteilnehmers. Echte Typologien des alternden Verkehrsdelinquenten bietet die vorliegende Literatur nicht (4).

Winkler und Böcher (5) teilen den männlichen Verkehrsteilnehmer über 60 Jahre in zwei "Typen" ein. Zum einen nennt er diejenigen, die das Kfz in einer egozentrisch orientierten Form der Motivation als Instrument einer echten Selbsterhöhung ansehen, und zum anderen diejenigen, welche sich in angemessener Selbsteinschätzung tatsächlich nur noch das zutrauen, was sie zu leisten vermögen. Ähnlich nennt auch Maier (6)

(1) Willet 1964, 227.

(2) Baumann KuV 1968, 3.

(3) Göppinger KrimGegfr 4 (1960) 80.

(4) Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 29/35; Fopp 1969, 75-77; Lewrenz 1964, 97.

(5) Winkler 1965, 197; Böcher ZGeront 10 (1977) 174.

(6) Maier 1961, 98.

zwei Typen des alternden Kraftfahrers. Der erste will soviel, als er noch zu leisten imstande ist. Der zweite hat es versäumt, sich rechtzeitig umzustellen und der Erkenntnis echter Altersweisheit zu folgen, was allerdings "einen gewissen Tiefgang und echte Persönlichkeitsreife" voraussetze.

Hartmann (1) typologisiert ebenso wie die vorangegangenen Autoren eher den älteren Verkehrsteilnehmer als den älteren Verkehrsdelinquenten. Er unterscheidet zwischen dem älteren selbstkritischen und dem unkritischen Fahrer.

Auch Lange (2) gibt keine ausgesprochene Tätertypologie. Vielmehr beschreibt er die über 60-jährigen männlichen Verkehrsteilnehmer, die wegen mangelnder sensomotorischer Integrations- und Leistungskonstanz auffallen.

Vergleicht man die beobachteten Merkmalskombinationen der Verkehrsteilnehmer und Verkehrstäter mit den vorliegenden Einschätzungen älterer Verkehrsteilnehmer, so läßt sich folgendes feststellen:

Die Variationsbreite der dargestellten Typologien verringert sich beim älteren Verkehrsteilnehmer ganz erheblich. Im wesentlichen konzentrieren sich die für den älteren Verkehrsdelinquenten relevanten Darstellungen auf den unkritischen Fahrer, bei welchem Integrations- und Leistungsdefizite zu verzeichnen sind. Schneider rügt nicht zu Unrecht die Darstellung dieses "Prototyps" des älteren Verkehrsteilnehmers (3); denn das höhere Lebensalter allein löscht individuelle Charakterzüge und Eigenheiten nicht aus.

(1) Hartmann ZGeront 14 (1981) 289.

(2) Lange KrimGegfr 4 (1960) 98.

(3) Schneider W 1978 a, 65.

Andererseits scheinen für die Typisierung des älteren Verkehrstäters (-teilnehmers) Leistungsdefizite so bestimmend zu sein, daß die Bedeutung anderer Persönlichkeitsmerkmale zurückgedrängt wird.

6.2.2. Der Rückfalltäter und die Zusammenhänge der Verkehrsdelinquenz mit der klassischen Kriminalität

Eng mit dem Forschungsgegenstand des Verkehrsdelinquenten ist die Annahme verknüpft, daß eine funktionale Abhängigkeit des Verkehrsverhaltens von persönlichkeitsimmanenten Faktoren des Fahrzeugführers bestimmt wird. Hierzu wird im allgemeinen die Vorstrafenbelastung gezählt, welche sich nach dem Alter und dem Geschlecht "fast als die ergiebigste Fragestellung zur Persönlichkeit des Verkehrstäters" erweist (1).

Derartige statistische Typisierungen können nur einen begrenzten Aussagewert haben. Eine als Ersttäter registrierte Person kann in Wahrheit Rückfalltäter sein, aber nur infolge seines unentdeckt gebliebenen Fehlverhaltens tritt er nicht als solcher in Erscheinung. Auch hinsichtlich des zukünftigen Legalverhaltens kann diese Typisierung nur von eingeschränktem Aussagewert sein (2). Ferner muß bei der Interpretation der Vorstrafen aus den Verurteiltenstatistiken bedacht werden, daß die Delikte, welche zunächst lediglich als Übertretungen geahndet waren (z.B. § 2 StVZO vor 1965), nicht im Strafregister auftauchen. Schließlich ist vornehmlich nach der Einführung des neuen Bundeszentralregistergesetzes vom 18.3.1981 (Inkrafttreten 1.1.1972) das dort normierte Verwertungsverbot zu beachten. Leichtere Straftaten haben ohnehin eine kürzere Tilgungsfrist (§ 44 BZRG). Begeht der unvorbestrafte Täter z.B. eine Straftat, infolge derer er nicht zu mehr als drei Monaten verurteilt wird, so wird die Eintragung nach fünf Jahren getilgt. Ist er aber vorbestraft, so erstreckt sich die Tilgungszeit auf einen Zeitraum von 10 Jahren. Wird er zu höherer Freiheitsstrafe verurteilt,

(1) Kaiser G 1980, 587; Schöch 1974, 378.

(2) Eisenberg 1979, 125.

beträgt der Tilgungszeitraum u.U. 15 Jahre. Die Unterschiede verschieben sich durch die Maßnahmen zum Vorbestraften hin; denn während der zuvor Unbestrafte nach fünf Jahren wieder als unvorbelastet gilt, tritt der bereits anderweitig kriminell Aufgefallene als Wiederholungstäter in Erscheinung (1).

Wenn auch die Vorbelastungen nur von eingeschränkter Bedeutung sein können, so ergaben Analysen, daß wiederholt auffällige Kraftfahrer auch bereits in der allgemeinen Kriminalität aufgefallen waren. Darüber hinaus ließ sich bei wegen allgemeiner Kriminalität Vorbestraften eine erhöhte Belastung mit Verkehrsdelikten feststellen (2).

Die erste zu diesem Thema bekannt gewordene Untersuchung veröffentlichte der TÜV Essen 1958. Es wurde ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Belastung mit allgemeiner Kriminalität und Verkehrsdeliktsbelastung festgestellt (3).

Andere Untersuchungen ergaben, daß sich mit wachsender Vorstrafenbelastung die Beziehung zwischen Verkehrsauffälligkeiten und allgemeiner Kriminalität verstärkten (4). Unter den mehrfach durch Straftaten aufgefallenen Kraftfahrern sollen vor allem die polytropen Straftäter im Straßenverkehr durch Vergehen und Unfälle in Erscheinung treten (5). In bezug auf aggressive Delikte sollen sich auch deutliche Beziehungen zu Verkehrsauffälligkeiten ergeben (6). Diese Auffassung ist aber nicht unbestritten (7).

Erhebliche Unterschiede ergaben sich auch bei Studien, welche nach Art der Normbrüche differenzierten, nämlich entweder in (überwiegend) fahrlässige und (überwiegend) vorsätzliche Delikte (8) oder Straftaten vor, während und nach der Fahrt (9). Die Untersuchungen kamen

(1) Beachte aber § 50 Abs. 2 BZRG.

(2) Göppinger 1980, 684; Keske 1978, 206; Krüger BA 5 (1968) 155 ff; Middendorff mwN ZfV 15 (1969) 146 f.

(3) Heegner 1961, 187.

(4) Heegner aaO 122; Moser 1978, 47 f.

(5) Heegner aaO 171 f; Kunkel 1975, 104; Schöch NJW 1971, 1861.

(6) Heegner aaO 169 ff; Kunkel aaO.

(7) Mayer KrimGegfr 8 (1968) 117 ff, 125; Mayer/Rommeis/Mayer BA 5 (1968) 162 f mwN.

(8) Kaiser G 1980, 70, 284; Müller A 1976, 141.

zu dem Ergebnis, daß Fahrlässigkeitsdelikte und Vergehen, welche während der Fahrt begangen wurden, mit einer erheblich niedrigeren Vorstrafenbelastungsquote zu Buche schlagen als die Vorsatzdelikte bzw. die Delikte, welche vor und nach einer Fahrt begangen wurden (1).

Hinsichtlich der älteren Verkehrsdelinquenten fehlen noch Untersuchungen, welche Zusammenhänge zwischen Vorstrafen und Rückfälligkeit sowie zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Kriminalität erkennen lassen. Allerdings ist die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer in den meisten Untersuchungen, welche die vorgenannte Thematik berühren, nicht ausgeklammert, sondern miteinbezogen worden (2), so daß sich vermuten läßt, daß diese zum Teil altersunabhängig festgestellten Zusammenhänge zwischen Verkehrsdelinquenz und allgemeiner Kriminalität auch beim älteren Verkehrsteilnehmer bestehen.

Soweit aus der Literatur in Bezug auf Vorstrafen oder zur Rückfälligkeit der älteren Delinquenten ersichtlich ist, wird wie in der klassischen Kriminalität alternder Menschen angenommen, daß der überwiegende Anteil "Ersttäter" sind (3). Nach Ritzel (4) sollen 77.4 % ohne Berücksichtigung der freigesprochenen Personen Ersttäter sein (5). Darüber hinaus soll es sich vielfach um Taten geringer krimineller Intensität handeln. Bei der Analyse des Erscheinungsbildes der Verkehrsdelinquenz älterer Menschen ließ sich letztere

(1) Göppinger 1980, 685; Müller A 1976, 141.

(2) Hoff/Händel 1961; Krüger BA 5 (1968) 146 f.

(3) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270.

(4) Ritzel BGerMed 31 (1973) 89 bzw. 61 % MschrKrim 55 (1972) 349.

(5) Allerdings analysiert auch Ritzel die Verkehrsdelikte nicht gesondert.

Annahme bestätigen.

Die rein statistische Betrachtungsweise soll verfeinert werden, indem sie durch die Analyse einzelner Verkehrsdelikte ergänzt wird. Dies soll durch die Heranziehung von Einzeluntersuchungen versucht werden. Es läßt sich vermuten, daß sich dadurch Zusammenhänge zwischen einzelnen Persönlichkeitsmerkmalen und der Begehung bestimmter Verkehrsdelikte aufzeigen lassen.

Daneben ist auch die Bedeutung der einzelnen Verkehrsdelikte im Hinblick auf ihre kriminologische Bedeutung von Interesse. Betrachtet man die statistisch ausgewiesenen Verkehrsdelikte des älteren Menschen unter diesem Gesichtspunkt, dann kann eine gesichrtere Aussage über die Straßenverkehrsdelinquenz dieses Personenkreises erwartet werden, als sie durch die oberflächliche Betrachtung nach (überwiegend) fahrlässig und (überwiegend) vorsätzlich begangenen Delikten möglich war. Da der ältere Mensch in sehr wenigen verkehrskriminologischen Einzeluntersuchungen berücksichtigt wurde, erscheint es vertretbar, dort auf allgemein verkehrskriminologische Erfahrungen zurückzugreifen, wo differenzierte Erkenntnisse fehlen.

6.2.3. Merkmale der Täter, die eine fahrlässige Körperverletzung verursacht haben

Das statistisch quantitativ herausragende Delikt des älteren Verkehrsteilnehmers ist die fahrlässige Körperverletzung. Dies trifft in besonderem Maße für das Erscheinungsbild der weiblichen Verkehrsdelinquenz zu.

Trotz der hohen Verurteilungsziffern ist das kriminologische Wissen um die Täter, welche eine fahrlässige Körperverletzung verursacht haben, dürftig (1).

(1) Middendorff 1981 a, 431.

Der Vorbestraftenanteil wird niedrig eingeschätzt (1). Er soll bei ca. 20 % liegen (2). Nach Wegner läßt sich die Betrachtung durch eine Untergliederung der Vorbestraften nach der Häufigkeit der Vorstrafen verbessern. Danach scheint sich die Sonderstellung der Täter fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr zu bestätigen. 45 % der vorbestraften Delinquenten sollen nach dieser Untersuchung nur 1 Vorstrafe und 25 % der Vorbestraften nur 2 Vorstrafen aufweisen (3). Nach Laum (4) und Versen (5) ist der Vorbestraftenanteil noch erheblich geringer (5.1 bzw. 16 %). Von den Vorbestraften soll wiederum der größte Anteil nicht wegen fahrlässiger Körperverletzung im Straßenverkehr verurteilt worden sein und nur die Hälfte der Verkehrssünder soll wegen Verkehrsdelikten vorbelastet sein.

Wegner (6) meint, daß 5 - 7 % "Rückfalltäter" seien (7). Im wesentlichen handele es sich aber um Durchschnittstäter (8), welche aufgrund leichtsinnigen oder grob fahrlässigen Verhaltens im Straßenverkehr eine Körperverletzung verursachen.

Wenn demnach der Täter der fahrlässigen Körperverletzung keine besondere kriminelle Intensität aufweist (9), so spricht doch manches dafür, daß die fahrlässige

(1) Kaiser G 1970, 218.

(2) Kesselring 1959, 89; Wegner H-J 1963, 91 = 15 - 20 %; StatB 1981 = 14.1 %.

(3) Reitmeister 1948, 101.

(4) Laum 1960, 16.

(5) Versen 1951, 44.

(6) Wegner H-J 1963, 91.

(7) Kaiser G 1970, 219.

(8) Wegner H-J aaO 98 f; Ruge 1963.

(9) Wegner H-J aaO 91.

Körperverletzung überwiegend aus einer Überforderungssituation heraus begangen wird (1), bei welcher neben "der Persönlichkeit des Täters gänzlich unabhängige - und unbeeinflusste Vorgänge mitspielen" (2).

6.2.4. Merkmale der Täter, die eine fahrlässige Tötung verursacht haben

Die fahrlässige Tötung stellt gegenüber der fahrlässigen Körperverletzung insoweit einen Gegensatz dar, als sie statistisch als das quantitativ bedeutungsloseste der ausgewählten Verkehrsdelikte in Erscheinung tritt (3).

Soweit auch hinsichtlich der Tatfolgen erhebliche qualitative Unterschiede bestehen, scheinen enge Zusammenhänge zwischen dem Täter der fahrlässigen Körperverletzung und dem Täter der fahrlässigen Tötung zu bestehen, da die Begehungsweise beider Delikte sich in vielen Fällen nicht unterscheidet (4). So hängt es nicht selten von Zufälligkeiten ab (5), ob der Tatbestand einer fahrlässigen Körperverletzung oder einer fahrlässigen Tötung verwirklicht wird.

Die Ähnlichkeit der Tätertypen scheint sich auch dadurch zu verfestigen, daß der Vorstrafenanteil der wegen fahrlässiger Tötung Angeklagten und Verurteilten relativ gering ist. Nach der Verurteiltenstatistik 1981 liegt er bei 15.2 %. Einzeluntersuchungen ergaben einen Anteil von 28 - 33 % (6). Aebbersold

(1) Kaiser G 1970, 219; Middendorff DAR 48 (1979) 155.

(2) Scholz 1958, 12.

(3) Obwohl die Zahl der Verkehrstoten in der Bundesrepublik Deutschland seit dem Jahre 1970 von 19.193 bis zum Jahre 1981 auf 11.674 zurückgegangen ist, ist die letztgenannte "Jahresbilanz" noch erschreckend hoch.

(4) Middendorff DAR 48 (1979) 155.

(5) Der Beschaffenheit der kollidierenden Fahrzeuge, der Konstitution der geschädigten Opfer.

ermittelte unter Hinzunahme der Übertretungen einen Vorbestraftenanteil von 40.3% (1). Allerdings bezog er sich auf ein sehr kleines Untersuchungskollektiv.

Von den Vorbestraften waren 60% wegen Straßenverkehrsdelikten auffällig geworden (2). Von den nur einmal Vorbestraften waren es nach Aebersold (3) 47.4%, welche Straftaten gegen den Straßenverkehr begangen hatten.

Nach Ruges Untersuchungen ergibt sich ein Anteil von 5 - 8% unter den Tätern fahrlässiger Tötung, welche er als "aktiv gemeinschaftsfeindlich" bezeichnet (4). Die auch hier deutlich werdende Ähnlichkeit des Tätertyps der fahrlässigen Körperverletzung und der fahrlässigen Tötung führt dazu, daß zwischen diesen Tätern kaum differenziert wird (5).

Generell läßt sich daher die These, die fahrlässige Tötung im Straßenverkehr sei mit der klassischen Kriminalität nicht vergleichbar (6), ebenso wenig halten wie die konträre Auffassung, der verantwortungsbewußte Kraftfahrer werde bestimmte Fahrfehler nie begehen (7). Die zu einem tödlichen Ausgang führenden Fahrverstöße würden überwiegend nur nicht nachweisbar vorsätzlich geschehen und seien im Gegensatz zu den unwichtigen "kleinen Verkehrssünden" kriminologisch bedeutsam.

(1) Aebersold 1968, 39.

(2) Ruge 1963, 61.

(3) Aebersold aaO.

(4) Ruge aaO, 69.

(5) Kaiser G 1970, 220, Middendorff 1981 a, 431; ders. DAR 48 (1979) 155 ff.

(6) Loduchowski 1941, 13.

(7) Müller E 1961, 53.

Nach den vorliegenden Untersuchungen ließ sich der enge Zusammenhang zwischen der fahrlässigen Körperverletzung und der fahrlässigen Tötung bestätigen. Es muß angenommen werden, daß auch der Täter fahrlässiger Tötung in der Regel dem allgemeinen Bevölkerungsdurchschnitt entspricht. Bei ihm ist das Verschulden nicht anders als in der sogenannten niederen Verkehrskriminalität zu beurteilen (1). Auch für dieses Delikt dürfte daher die Überforderungssituation von erheblicher Bedeutung sein.

6.2.5. Merkmale der Täter, die eine Straßenverkehrsgefährdung verursacht haben

Die Straßenverkehrsgefährdung beträgt relativ konstant 1/10 der registrierten Straßenverkehrsdelinquenz, und zwar sowohl hinsichtlich des älteren Verkehrsteilnehmers als auch im Hinblick auf alle Verkehrsdelinquenten. Aufgrund der wenigen Untersuchungen (2) und des außerordentlich unterschiedlich bewerteten Dunkelfeldes ist das kriminologische Wissen um den Täter der Straßenverkehrsgefährdung sehr gering (3).

Nach den Verurteiltenstatistiken lag der Vorbestraftenanteil 1981 unter 30% (4). Aufgrund der von Schneider für die Jahre 1966 bis 1973 angestellten statistischen Vergleiche bleibt die Straßenverkehrsgefährdung hinter

(1) Uhlig 1969, 135.

(2) Die erste umfassende kriminologische Darstellung gibt Schneider W 1978 a.

(3) Middendorff DAR 48 (1978) 154 führt das spärliche kriminologische Wissen vor allem darauf zurück, daß es nur in den wenigsten Fällen der Straßenverkehrsgefährdung zu einem Unfall komme, und es daher nur sehr wenig kriminologische Anhaltspunkte gebe.

(4) StatB 1981 (28,2%); Kaiser G 1970, 225 (20-30%); Schneider W 1978 a, 75 (20-30%).

der entsprechenden Vorstrafenquote der Gesamtdelinquenz (30 - 40 %) und dem für alle Verkehrsdelikte berechneten Anteil (25 - 35 %) "um einiges zurück" (1). Auf der Grundlage der Personen, welche lediglich nach allgemeinem Strafrecht abgeurteilt wurden und bei welchen zusätzliche Angaben über frühere Verurteilungen vorlagen, ergaben sich nach den Unterlagen des Statistischen Bundesamtes für 1981 ein Vorbestraftenanteil von 31.2 %.

Dieser um 3 % höher liegende Vorbestraftenanteil kann zum einen auf die Nichtberücksichtigung der nach Jugendstrafrecht Abgeurteilten zurückzuführen sein, andererseits aber auch darauf, daß diejenigen, bei welchen Angaben über frühere Verurteilungen nicht vorliegen, in die erste Berechnung miteinbezogen wurden.

Die weitere Analyse ergibt, daß bei der Anzahl früherer Verfehlungen der Anteil der nur einmal Vorbestraften mit 48.7 % dominierte (2). Der Anteil der zweimal registrierten Vorbestraften lag bei 19.5 % (3). Insgesamt sollen 85 % der Vorverurteilungen Verkehrsdelikte betreffen (4).

Die Tatsache, daß 70 % der Vorbestraften nach der Statistik nur ein- bis zweimal auffällig geworden sind, legt die Vermutung nahe, daß Täter des Deliktes der Straßenverkehrsgefährdung im wesentlichen nicht "der Kriminelle" ist. Auch die wiederholte kriminelle Straßenverkehrsgefährdung scheint angesichts der Ubiquität und der potentiellen Deliktsituation ein anderes Urteil nicht zu rechtfertigen. Dies bestätigen

(1) Schneider W aaO 76.

(2) StatB 1981; ähnlich Schneiders Berechnungen (aaO) nach der Kriminalstatistik 1972 (48.6 %); 1973 (45.1 %).

(3) StatB 1981; nach Schneiders Berechnungen 1972 (22.1 %) und 1973 (22.4 %).

(4) Schneider aaO 77.

auch die mit Vorsicht aufzunehmenden Schätzungen Schneiders, nach denen nur in 3 - 5 % der Fälle ein Rückfalltäter krimineller Täter der Straßenverkehrsgefährdung sein soll (1).

Dem widerspricht nicht, daß die Aggressivität des Verkehrsteilnehmers Einfluß auf die Verwirklichung des Tatbestandes der Straßenverkehrsgefährdung hat. Die Betonung scheint in der Mehrzahl der Fälle weniger auf der Komponente der Aggressivität zu beruhen (2) als auf dem Charakteristikum, daß der Täter der Straßenverkehrsgefährdung (ohne Alkohol) gerade dem Durchschnittsmenschen entspricht und daher besondere Kennzeichen nicht aufweist. Insoweit läßt sich auch die Vermutung Kaisers bestätigen, daß die fahrlässige Körperverletzung, die fahrlässige Tötung und die Straßenverkehrsgefährdung (ohne Alkohol) kriminologisch zusammengehören.

6.2.6. Merkmale der Täter, die ohne Fahrerlaubnis fahren

Das Fahren ohne Fahrerlaubnis trotz Verbotes ist nach der fahrlässigen Tötung unter den ausgewählten Delikten das am wenigsten in Erscheinung getretene Vergehen des älteren Verkehrsdelinquenten (2.5 - 4 %). Demgegenüber ist der Anteil dieses Deliktes an der gesamten Verkehrsdelinquenz quantitativ bedeutender (6 - 14 %).

(1) Schneider W 1978 a, 140 insbesondere unter Bezugnahme auf die Autoren in Anm 640.

(2) So wohl auch Middendorff DAR 48 (1978) 154 f.

Von den wegen dieses Deliktes Verurteilten waren im Jahre 1981 45.1 % bereits strafrechtlich in Erscheinung getreten (1).

Soweit man die Vorbelastungsquote nur an den Personengruppen bestimmt, welche nach allgemeinem Strafrecht abgeurteilt wurden, und lediglich diejenigen berücksichtigt, bei welchen Angaben über frühere Verurteilungen vorlagen, dann ergibt sich nach den Unterlagen des Statistischen Bundesamtes eine Vorbelastungsquote von 58.5 % (2). Von diesen Vorbestraften waren 25.7 % einmal, 17 % zweimal und 58.2 % dreimal und häufiger vorbestraft.

Nach der von Wilms durchgeführten Untersuchung (3) ergab sich, daß 57.8 % der Vorbelasteten wegen allgemeiner Straftaten verurteilt waren.

Bemerkenswert war in der Untersuchung von Wilms die geringe Belastung älterer Delinquenten mit dem Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis (4). Darüber hinaus konnte Wilms - allerdings an einem sehr kleinen Untersuchungskollektiv (5) - feststellen, daß der Vorbestraftenanteil der älteren Delinquenten 46.15 % betrug und damit ebenso hoch wie bei der übrigen Bevölkerung war. Unter Berücksichtigung der für das Fahren ohne Fahrerlaubnis entwickelten Tätertypologien (6) läßt sich das aus den Vorstrafenbelastungen zu erwartende Täterbild bestätigen. Vornehmlich der scheinbar enge Zusammenhang mit der klassischen Kriminalität (7)

(1) StatB 1981; Kaiser G (1970, 230) ermittelte für 1966 34.8%; Wilms (1963, 115) ermittelte einen Anteil von 46.13 %.

(2) StatB 1981.

(3) Wilms aaO 116.

(4) 50 - 60 Jahre 2.9 %; 61 - 70 Jahre 0.5 %.

(5) Über 50 Jahre 13 Personen.

(6) Koch DAR 40 (1971) 35 - 38; Matthes 1965, 83 ff; Middendorff 1981 a, 430; ders. DAR 48 (1979) 154; Wilms 1963, 124.

(7) Schöch NJW 1971, 1862.

läßt vermuten, daß von einer Überforderungsdelinquenz wohl keine Rede sein kann. Vielmehr spricht aus dem Verstoß gegen § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG eine "üble Gesinnung", und in der Rücksichtslosigkeit des Täters gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und in seiner "gewissenlosen Einstellung" zur Tat (1) manifestiert sich die kriminelle Energie des Täters. Besonders hervorzuheben ist die Anmaßung des Täters selbst darüber zu befinden, ob zwischenzeitlich die Befähigung oder die sonstige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen erworben worden ist (2).

Abschließend läßt sich also vermuten, daß von diesen Tätern eine "besondere Gefahr" ausgeht (3) und es sich wohl überwiegend um Menschen mit einer Neigung zu antisozialem Verhalten handelt und weniger um einmalige "Zufallstäter" (4).

6.2.7. Tätermerkmale der sich unerlaubt vom Unfallort Entfernen

Mit über 21% ist die Unfallflucht das für ältere Verkehrsdelinquenten 1980 am zweithäufigsten registrierte Verkehrsdelikt. Da sich ferner ein konstanter Anstieg dieses Deliktes an allen registrierten Verkehrsstraf-taten älterer Menschen beobachten läßt, verdient die Analyse dieses Vergehens besondere Beachtung.

Die Unfallflucht ist ein Situationsdelikt (5), welches der Täter in der Regel nicht planen kann, sondern zu dem er sich in wenigen Augenblicken entschließen muß.

(1) Seiler 1982, 160 f.

(2) Seiler aaO, 162.

(3) Kaiser G 1970, 221; Middendorff DAR 48 (1979) 154; Wilms 1963, 100.

(4) Wilms aaO, 116.

(5) Kaiser A 1964, 41; von Schlottheim DAR 26 (1957) 349.

Die kriminologische Spannweite und Bedeutung dieses Deliktes dürfte nicht leicht zu erfassen sein.

Hinsichtlich des Unrechtsgehaltes der Unfallflucht scheint es von Bedeutung zu sein, ob es sich um eine Bagatelle handelt oder um einen Unfall mit Personenschaden.

Betrachtet man zunächst die Vorstrafen der registrierten unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmer, so weichen diese in den verschiedenen Einzeluntersuchungen ganz deutlich voneinander ab. Die Breite der festgestellten Vorbelastungen reicht von 35 - 44.7 % der Vorbestraften (1). Diese Ergebnisse liegen alle höher als die nach der Rechtspflegestatistik festgestellten Vorbelastungen. Danach ergab sich ein Vorbestraftenanteil von ca. 30 % (2).

Nimmt man nun, wie bei den vorangegangenen Delikten, eine weitere Differenzierung vor, indem man nach der Häufigkeit der Vorbestrafungen fragt, so ergibt sich hinsichtlich der einmal und zweimal Vorbelasteten nach den vorliegenden Untersuchungen ein Anteil von ca. 70 % (3). Ca. 1/3 der Vorbestraften waren somit dreimal oder häufiger vorbestraft (4). Mehr als viermal vorbestraft waren nach Bergermann 17.3 % (5).

Von den Vorbestraften waren 65 - 75 % wegen eines Verkehrsdeliktes vorbelastet (6). Allerdings ergibt sich nach der Untersuchung von Jost, daß 21.7 % sowohl

(1) Bergermann 1966, 92 (35 %); Kaiser A 1964, 42 (43.2 %); Lincke 1968, 81 (41.1 %); Jost 1973, 33 (44.7 %).

(2) StatB 1981; Kaiser G 1970, 279 berechnete nach der Rechtspflegestatistik für 1966 35 %.

(3) Kaiser A 1964, 66 (9 %); Lincke 1968, 70 (6 %); nach der Rechtspflegestatistik läßt sich dieser Anteil für die nur nach allgemeinem Strafrecht Verurteilten größenordnungsmäßig bestätigen (StatB 1981; (67,1 %)).

(4) Kaiser A 1964, 42 ; Lincke 1968, 81; StatB 1981.

(5) Bergermann 1966, 94 (17,3 %).

(6) Jost 1973, 33 (64.7 %); Kaiser A 1964, 42 (74.5 %); Lincke 1968, 81 (3/4 aller Täter).

mit Verkehrsstraftaten und allgemeiner Kriminalität in Erscheinung getreten waren und 34.4% nur mit allgemeiner Kriminalität. 43.9% waren mit Verkehrsvorstrafen belastet (1). Linke (2) meint, daß 7.1% der Unfallflüchtigen eine besondere Auffälligkeit für kriminelles Verhalten aufweisen.

Nach den vorangegangenen Darstellungen der Untersuchungen läßt sich vermuten, daß sich die Unfallflucht von der reinen Verkehrskriminalität abhebt und sich stärker der allgemeinen Kriminalität nähert (3). Zum Delikt des Fahrens ohne Fahrerlaubnis scheint ein Unterschied zu bestehen, weil die mehrfach Vorbestraften bei dieser Straftat erheblich häufiger als bei der Unfallflucht in Erscheinung treten.

Die Beurteilungen über den Unfallflüchtigen sind in der öffentlichen Meinung sehr unterschiedlich. Zum einen hält man dem Unfallflüchtigen zugute, daß er erheblichen Versuchungen ausgesetzt sei (4). Die Selbstbegünstigung (5) sei Ureigenschaft des primitiven Menschen und das Überraschungsereignis des Unfalls löse eine Fluchttendenz im Sinne einer Primitivreaktion aus (6). Demgegenüber wird die Unfallflucht zum Teil auch in der Öffentlichkeit als eines der verwerflichsten Delikte angesehen (7), und auch in der Literatur wird ein Moment des moralisch Verwerflichen, welches Kriminalstrafe rechtfertige, angenommen (8).

(1) Jost 1973, 33.

(2) Lincke 1968, 94.

(3) Bergermann 1966, 98; Heegner 1961, 187; Jost 1973, 34; Kaiser G 1970, 279; Kesselring 1959, 100.

(4) Erdsiek NJW 1963, 634.

(5) Münch DAR 26 (1957) 205; BGH VRS (6), 7; aA Snell NJW 1955 659 der anführt, daß das Gesetz dafür, daß hier eine Selbstbegünstigung strafbar sei, gar keine Anhaltspunkte enthalte.

(6) Arbab-Zadeh 1965, 1050.

(7) Luff BA 2 (1963/64) 126.

(8) Bockelmann DAR 33 (1964) 291.

Ganz gewiß ist die Unfallflucht kein Bagatelldelikt (1), vielmehr hebt sich dieses Verkehrdelikt von den reinen Verkehrssünden deutlich ab (2). Andererseits ließ sich im Rahmen von Einzeluntersuchungen feststellen, daß der Unfallflüchtige überwiegend aus der Situation heraus "ohne viel zu überlegen" die Flucht ergriff (3). Dies läßt ohne die besonders schweren Fälle der Unfallflucht bagatellisieren zu wollen, dieses Delikt nicht als das eines rücksichtslos und gemeinschaftsfeindlich eingestellten Täters erscheinen. Es ist vielmehr zu vermuten, daß das unerlaubte Entfernen vom Unfallort zumindest zu einem Teil auf eine situative Überforderung zurückzuführen ist. Diese Annahme wird dadurch bestätigt, daß es sich in der Mehrzahl der Fälle um Bagatellunfälle handelt (5), wobei mit der Häufigkeit der Unfallflucht eine Abnahme hinsichtlich der Schwere der Unfallfolgen zu verzeichnen ist (6).

Wie bereits eingangs erörtert, ist die Unfallflucht in den letzten Jahren zu einem der statistisch am häufigsten in Erscheinung getretenen Vergehen älterer Verkehrsteilnehmer geworden. Eine Reihe von Autoren konstatieren in Einzeluntersuchungen darüber hinaus ein leichtes Ansteigen der Unfallflucht im höheren Lebensalter (7), was allgemein wegen der größeren Besonnenheit, Einsicht und Lebenserfahrung überraschend erscheint (8).

(1) Bär/Hauser 1981, 148 (1).

(2) Bergermann 1966, 98; Jost 1973, 34.

(3) Kaiser A 1964, 66 f; Kaiser G 1970, 270; Emmerich 1963, 130.

(4) Müller E KuV 1968, 143; Kunkel 1975, 104.

(5) Bär/Hauser aaO, 155 mwN; Müller E 1964, 164.

(6) Bär/Hauser aaO, 154; Leder 1961, 11; Spiegel/Gunzert 1963, 306 f.

(7) Emmerich aaO, 35; Kaiser A aaO, 32; Rauch 1957, 39.

(8) Kaiser A 1964, 32; Rauch aaO; anders die Ergebnisse von Spiegel/Gunzert aaO, 308, die die "geringe Anzahl von Unfallflüchtigen im höheren Lebensalter auf die Besonnenheit der vorgerückten Jahrgänge" stützen, die diese vor Kurzschlußhandlungen bewahren solle. Unberücksichtigt bleibt allerdings in ihren Erörterungen der hohe Anteil der Unfallflucht an der Verkehrsdelinquenz der älteren Verkehrstätter insgesamt. Kritisch dazu auch Müller E 1968, 171.

Das Motiv des unfallflüchtigen bejahrten Menschen wird weniger in der Furcht gesehen, es könne sich bei einer aus Anlaß des Unfalls vorgenommenen Überprüfung ihres körperlichen und geistigen Zustandes ihre Fahrunfähigkeit herausstellen, als vielmehr in ihrer gesamten geistigen und seelischen Verfassung. Der Unfallschock mag so die bestehende Neigung zum sozialen Handeln verdrängen (1). Zeigt sich hier bei den älteren Menschen schon eine geringere kriminelle Intensität, so wird diese Annahme durch Studien bestätigt, welche zu dem Ergebnis kommen, daß es sich bei den von älteren Menschen begangenen Taten meist um harmlose Fälle handelt (2). Dies belegt auch die Analyse von Janski (3), in welcher festgestellt wurde, daß vor allem bei Verkehrsunfällen älterer Unfallflüchtiger nur geringe Sachschäden festzustellen waren.

Der Typologie Kaisers (4), welcher die Unfallflüchtigen in die charakterlich Labilen und die rücksichtslos brutal Eingestellten einteilt, kann demnach für den älteren unfallflüchtigen Verkehrsteilnehmer nicht gefolgt werden.

Es erscheint darüber hinaus fraglich, ob der Alkohol bei dem älteren Unfallflüchtigen gleichermaßen als Fluchtgrund bedeutsam ist, wie dies für die übrigen Verkehrsteilnehmer angenommen wird (5). Die bei Bergermann (6) und Kaiser (7) beschriebenen Fälle der Verkehrsunfallflucht älterer Menschen scheinen vielmehr darauf hinzuweisen, daß bei diesen generell die Furcht zu bestehen scheint, als "Auffälliger" identifiziert

(1) Kaiser A 1964, 32; Rauch 1957, 39.

(2) Bergermann 1966, 79 - 81.

(3) Janski 1973, 54 f, 99.

(4) Kaiser G 1970, 282; ebenso Middendorff DAR 48 (1979) 153

(5) Hauser ADAC Motorwelt H 9 (1977) 57; Kaiser G 1970, 280 f; Middendorff DAR 48 (1979) 154; ders. BA 14 (1982) 358; Schwerdner 1965, 151; Zabel BA 20 (1983) 331 ff.

(6) Bergermann aaO 79.

(7) Kaiser A aaO 34.

zu werden. Daneben ist nicht auszuschließen, daß Einschätzungen der Sinneswahrnehmungen, charakterliche Veränderungen und die Annahme, es werde schon nichts Schlimmes passiert sein, besondere Bedeutung auf die Haltung des älteren unfallflüchtigen Menschen haben.

6.2.8. Merkmale der Trunkenheitstäter

Zu den auffälligsten registrierten Delikten des älteren Verkehrsteilnehmers gehört die Trunkenheit im Straßenverkehr ohne Fremdschaden. Vor allem die statistische Entwicklung dieses Deliktes ist überraschend. Während 1965 nur jeder 14. Verkehrsdelinquent im höheren Lebensalter wegen eines Trunkenheitsdeliktes bestraft wurde, war 1980 jeder 5. ältere Verkehrstäter auffällig.

Das kriminologische Wissen um den Trunkenheitstäter ist höher einzustufen als bei den übrigen ausgewählten Verkehrsdelikten. Dennoch findet sich in der kriminologischen Literatur über den Täter des § 316 StGB im höheren Lebensalter keine spezifische Untersuchung, was auf die ursprünglich bedeutungslose Anzahl der registrierten Trunkenheitstaten dieser Altersgruppe zurückzuführen sein dürfte. Es ist somit auf die allgemeinen kriminologischen Erkenntnisse bezüglich des Trunkenheitstäters zurückzugreifen.

Zu den kriminologischen Erfahrungen gehört die nahezu übereinstimmend festgestellte ungewöhnlich hohe Vorstrafenbelastung des registrierten Alkoholtäters (1). Etwa 50 % der in Erscheinung tretenden Trunkenheits-

(1) Kaiser G 1970, 258; Kunkel 1977, 145 mwN; Middendorff BA 17 (1980) 263 f.

täter sollen mit einer Vorstrafe belastet sein (1). Nach der Verurteiltenstatistik 1981 waren "nur" 36.2% derjenigen, von welchen Angaben über Vorbelastungen vorlagen und die nach allgemeiner Kriminalität abgeurteilt wurden, vorbestraft.

Nach den vorliegenden Analysen war der größte Anteil der Vorbelasteten zuvor nur einmal registriert worden (2). 3 und mehr Vorstrafen wies praktisch jeder Dritte vorbestrafte Trunkenheitstäter auf (3). Die Angaben über einschlägige Vorbelastungen divergieren (4) von 19.2 % (5) bis 46.8 % (6).

Für den Trunkenheitstäter wird eine besonders hohe Rückfallwahrscheinlichkeit angenommen (7). Wegen allgemeiner Straftaten waren insgesamt nach Langer und Borchert etwa 55 - 58 % der registrierten Trunkenheitstäter vorbestraft (8).

Neben der Auffälligkeit in der Vorstrafenbelastung ist das Trunkenheitsdelikt ein nahezu reines Männerdelikt (9). Nach den vorliegenden Untersuchungen wurde

(1) Borchert 1960, 129 (37 %); Händel BA 1 (1961/62) 140 (65.2/72.0/61.5 %); Langer 1968, 48 (46.7 %); Mazurczak 1972, 80 (44.7 %); Middendorff 1961, 27 (51.2 %); Müller A 1976, 141 (40-60 %); Schuhmann HH 1964, 26 (51.3 %).

(2) StatB 1981 (43.8 %); Borchert 1960, 129 (50.9 %); Langer 1968, 48 (42.2 %); Middendorff 1961, 27 (49.2 %).

(3) StatB 1981 (36.6 %); Langer aa0 (34.2 %); Middendorff aa0 (31.9 %).

(4) Aufgrund der offensichtlich unterschiedlichen Definition der "einschlägigen Vorstrafe".

(5) Schuhmann HH 1964, 26.

(6) Langer 1968, 48 und Borchert aa0 (33.4 %); besser führt daher Middendorff aus: 31.3 % der Vorbestraften hatten zuvor schon einmal ein Alkoholdelikt begangen (1961, 129).

(7) Kunkel BA 14 (1977) 81 ff; ders. aa0 181 ff; ders. aa0 131 mwN; Müller A BA 14 (1977) 172 ff.

(8) Borchert 1960, 129; Langer 1968, 48; Middendorff 1961, 28 (43.3 %).

(9) Borchert aa0 141; Middendorff 1981 a, 426.

ein Anteil von nur 0.32 % bis 3 % weiblicher Personen wegen eines Trunkenheitsdeliktes auffällig (1). Auch das Bild der Verurteiltenstatistik bestätigt diese Annahme.

Noch bedeutungsloser ist ausweislich der Verurteiltenstatistik die registrierte Trunkenheitsfahrt der Frauen im höheren Lebensalter. Sowohl die absolute Zahl der Vergehen als auch der Anteil an den gesamten Verkehrsauffälligkeiten älterer weiblicher Delinquenten ist verschwindend gering.

Ein weiteres signifikantes Charakteristikum glaubt man in dem sozialen Status des Alkoholdelinquenten gefunden zu haben (2). Überwiegend besteht heute die Auffassung, daß es sich um Täter eines niederen sozialen Status handle (3). Wie Kunkel/Menken zu bedenken geben, könnten die Arbeiter deshalb im Erscheinungsbild überrepräsentiert sein, weil sie sich der Polizei gegenüber weniger durchzusetzen vermögen. Die Autoren schränken ihre These aber wieder ein, indem sie einen höheren Alkoholkonsum dieser Gruppe für möglich halten (4). Gesicherte Erkenntnisse liegen

(1) Borchert 1960, 113 (0.32 %); Krüger R BA 5 (1968) 141 ff (1.81 %); Middendorff 1961, 22 (0.5%); Müller A 1976 (3%).

(2) Middendorff 1981 a, 426.

(3) nach Langer (1968, 41) sollen Arbeiterberufen 72.2 % der Trunkenheitstäter angehören; Maczurek (1972, 71) gibt einen Arbeiteranteil von 55 % an; Borchert 1960, 123; Kaiser G 1970, 254 mwN; Schöch 1973, 128; aA ist Schuhmann (1964, 26), welcher die Auffassung früherer Jahre vertritt (Middendorff 1981 a, 427), daß sich im wesentlichen nur derjenige einer Trunkenheit am Steuer schuldig macht, der wirtschaftlich gesehen sein gutes Auskommen hätte. Da es Anfang der 50er Jahre eher wirtschaftlich gutgestellten Privatpersonen möglich war, ein Automobil zu erwerben, könnte diese Ansicht früherer Jahre zeitbedingt richtig sein.

(4) Kunkel/Menken BA 15 (1978) 436.

bis heute noch nicht vor.

Die kriminologischen Untersuchungen gehen über die nur ausschnittsweise dargestellten Erkenntnisse hinaus. Sie verstärken die Auffassung, daß sich auch der Verkehrstrunkenheitstäter als einheitlich fest umrissener Persönlichkeitstypus nicht kennzeichnen läßt (1).

Borchert (2) und in Anlehnung an ihn Middendorff (3) typisieren die Trunkenheitstäter in die Alkoholiker, die einmalig Entgleisten und die Menschen mit allgemeiner krimineller Neigung (4).

Zwar ist Kaiser zuzustimmen (5), wenn er ausführt, daß die Autoren "damit nicht den Schwierigkeiten der typologischen Bemühung als einem Anwendungsfall empirischer Verallgemeinerung" entinnen, indem sie unterschiedliche Gruppen bilden und Angaben zu deren Vorbelastungen machen(6). Immerhin haben diese Angaben trotz ihrer groben Differenzierung den Vorteil, wesentliche Charakteristiken in operabler Form zu erfassen.

Die Alkoholiker stellen in der Gruppe der Trunkenheitstäter nur einen geringen Anteil (7). Eine tiefere Erforschung ihrer Persönlichkeit scheint wenig aufschlußreich, weil sowohl Reizbarkeit und Aggressivität bzw. andererseits depressive Stimmungslage kein Abbild

(1) Mau 1965, 53; Müller A 1976, 231.

(2) Borchert 1960, 141 - 143.

(3) Middendorff 1981 a, 428.

(4) Ähnlich differenzieren Schuhmann/Mau und Langer in Rückfall- und Durchschnittstäter, um den Verkehrssünder vom Kriminellen zu trennen.

(5) Kaiser G 1970, 261.

(6) Schuhmann nimmt an, daß es sich etwa bei 70 - 75 % um Durchschnittstäter handelt (1964, 36); Mau (1965, 54) schätzt den Anteil dieser Täter auf 80 - 85 %.

(7) Müller A 1976, 231 ca. 7 %.

der wahren Persönlichkeitsstruktur sein müssen. Vielmehr könnte dies Folge der Trunksucht sein. Untersuchungen, welche sich mit dem Vorstadium der Alkoholabhängigkeit beschäftigen und durch welche größerer Aufschluß über die Persönlichkeit des Alkoholikers zu erwarten wäre, sind nur sehr spärlich vorhanden (1).

Etwa 10 - 30 % der Alkoholtäter im Straßenverkehr sollen antisoziale Rückfalltäter sein (2), welche nicht nur einschlägig vorbestraft sind, sondern auch wegen § 21 Abs. 1 Nr. 1 StVG (§ 24 StGV aF) auffällig wurden. Vornehmlich aus den bereits wegen eines Trunkenheitsdeliktes erfolgten Vorbestrafungen soll die egoistische Haltung, welche schlechthin auf einer gemeinschaftsfeindlichen Einstellung beruhe, zum Ausdruck kommen. Besonders groß soll der Anteil dieser Tätergruppe an den Vermögensdelikten sein (3), was auf die Primitivität dieser Täter hindeute, namentlich aber auch auf die Unfähigkeit, sich in die Gemeinschaft einzuordnen. Rücksichtslos würden diese Täter eigene Belange verfolgen und in den Vordergrund stellen.

Unter den beiden angesprochenen Tätergruppen soll sich ein Großteil von Menschen finden, welche unfähig sind, differenzierte Kontakte, Freundschaften oder kollegiale Verbindungen zu suchen. Der Alkoholgenuß sei deshalb von diesen Personen zu erwarten, weil er die Kontakthemmungen aufhebe. Die sozialen Beziehungen, welche während des Alkoholkonsums geschaffen würden, bestünden häufig schon wenige Stunden später nicht mehr. Vor allem der sozial Labile und hier insbesondere der dissoziale Rückfalltäter werde durch diese Stimmungen

(1) Müller A 1976, 112.

(2) Mau 1965, 53 (10 - 15 %); Schuhmann HH 1964, 36 (25-30 %).

(3) Schuhmann aaO 36 Fn 269.

zum Trunkenheitstäter (1).

Der ganz überwiegende Teil der Alkoholdelinquenten soll allerdings auf den Durchschnittstäter entfallen (2). Unter ihnen soll sich nach Borchert (3) vor allem der ältere Alkoholdelinquent befinden. Überwiegend würden diese nur trinken, weil es von ihrer Umgebung verlangt werde. Damit seien sie Gelegenheitstrinker. Als typisch sei für diese Täter der Genuß von Alkohol aufgrund einer Einladung oder im Rahmen einer Geselligkeit anzusehen. Auch Untersuchungsergebnisse von Mazurczak bestätigen diese Annahme (4). Nach seinen Ergebnissen sind Geselligkeiten zu über 50 %, unter Hinzunahme festlicher Anlässe zu über 60%, Ursache des Alkoholgenusses. Die Untersuchungen von Lewrenz/Bochnik (5) kommen aufgrund einer anderen Differenzierung zu dem Ergebnis, daß 46 % aller Trunkenheitsdelinquenten "zechten". Eingeschlossen war hier der Täterkreis, welcher zu Geselligkeiten fuhr (6).

Dies erscheint nicht verwunderlich, denn der Alkohol ist zum scheinbar unentbehrlichen Bestandteil vieler Geselligkeiten und Feierlichkeiten geworden. Nicht selten kommt erst nach einem gewissen Alkoholkonsum "die rechte Stimmung auf", und vielfach gilt die Menge des pro Kopf konsumierten Alkohols als Indikator einer gelungenen Feier.

Obwohl durch breite Aufklärungskampagnen der Problemkreis "Trinken und Fahren" hinreichend bekannt ist, wird von weiten Bevölkerungskreisen der Trinkort mit dem eigenen Kraftfahrzeug aufgesucht (7). Die mit dem

(1) Szewczyk 1979, 112.

(2) Mau 1965, 53 (80 - 85 %); Mazurczak 1972, 166; Schuhmann 1964, 36 (70 - 75 %).

(3) Borchert 1960, 118.

(4) Mazurczak 1972, 116.

(5) Lewrenz/Bochnik et al 1967, 114.

(6) Lewrenz/Bochnik et al aa0 115.

(7) Nach Berger et al 1980, 90 beträgt der Bevölkerungsanteil der zu Geselligkeiten mit einem eigenen Fahrzeug fährt, 71.2%.

Alkohol verbundene Wirkung der Entspannung und das Gefühl der Bequemlichkeit schließt die Benutzung anderer Verkehrsmittel weitgehend aus. Zwar nehmen sich viele Kraftfahrer vor ihre Trinkmenge einzuschränken (1), sie handeln aber nicht danach.

Die angeführten Untersuchungsergebnisse haben auch im Hinblick auf die Motivation der Trunkenheitstäter deutlich gemacht, daß diese in allen Bevölkerungsschichten zu finden sind. Die Trunkenheitsstraftat kann jedoch nicht als Überforderungsdelikt angesehen werden. Die Nichtnutzbarmachung bzw. bewußte Unterdrückung der Erfahrung ist es, in der die Trennung zwischen der Überforderungsdelinquenz und der allgemeinen Kriminalität zu liegen scheint .

(1) Berger et al 1980, 90 f.

7. Altersabhängige Zusammenhänge der Straßenverkehrsdelinquenz

Das kritisch betrachtete Erscheinungsbild der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen läßt die Frage nach den Ursachen ihrer Kriminalität entstehen.

Grundlage jedes empirischen Forschens ist nämlich die Annahme, daß es für jede Wirkung eine Ursache geben muß (1). Sieht man einmal von wenigen pathologischen Ausnahmen ab; so kann es heute als gesicherte allgemeinkriminologische Auffassung angesehen werden, daß sich die Kriminalität zumindest nicht auf ein lineares Ursachen-Wirkungsverhältnis zurückführen läßt (2). Wie für den Bereich der klassischen Kriminalität so kann auch für den der Verkehrsdelinquenz davon ausgegangen werden, daß die Kriminalität multifaktoriell bedingt ist.

Damit ist die Grenze der Erklärungsmöglichkeit aufgezeigt; denn eine Kausalerklärung läßt sich nur dann geben, wenn alle Bedingungen eines Geschehensablaufes herangezogen werden. Ein Großteil der Faktoren, welche bei der Verbrechensentstehung mitwirken, lassen sich auch in Form von Einzeluntersuchungen nur begrenzt feststellen oder sind nur in beschränktem Umfang zu untersuchen. Hinzu tritt, daß Ursachen nach Raum und Zeit verschieden sind, so daß auch insoweit eine Ursachenerfassung und -darstellung erschwert wird. Resultate empirischer Forschung können demnach hinsichtlich der Entstehung von Verbrechen nur die Feststellung enthalten, ob ein Zusammenhang zwischen bestimmten Faktoren besteht oder nicht (3).

(1) Kürzinger 1982, 43.

(2) Siehe dazu Eisenberg 1979, 76 ff; Göppinger 1980, 130 ff; Kaiser G 1980, 124 f.

(3) Kürzinger aaO, 47.

Die Einschränkung des Untersuchungsgegenstandes auf eine bestimmte Personengruppe und die zusätzliche Beschränkung auf die Verkehrsdelinquenz ändern grundsätzlich nichts daran, daß auch hier eine Vielzahl von Ursachen für das normverletzende Verhalten verantwortlich gemacht werden muß.

7.1. Das Problem der Überforderung des älteren Menschen im Straßenverkehr

Im vorausgegangenen Abschnitt der Arbeit wurde bereits versucht, Zusammenhänge der Verkehrsdelinquenz aufzuzeigen. Deutlich wurde anhand der Analyse der Verkehrsvergehen, daß die älteren Verkehrsdelinquenten noch stärker, als dies die grobe Einteilung in überwiegend vorsätzliche und überwiegend fahrlässige Delikte vermuten ließ, an Normbrüchen im Straßenverkehr beteiligt sind, welche eher Ausdruck einer Überforderungssituation sind.

Aber auch bei den Delikten, welche der klassischen Kriminalität näher zu stehen scheinen, konnte mit Ausnahme des Fahrens ohne Fahrerlaubnis festgestellt werden, daß ältere Delinquenten im Rahmen dieser Straftaten eher als Täter geringer krimineller Intensität in Erscheinung treten.

Scheint demnach der als rücksichtslos und vorsätzlich handelnde Verkehrstäter eher eine Ausnahmeerscheinung zu sein, so lassen sich altersabhängige Zusammenhänge der Verkehrsdelinquenz vornehmlich aus dem Gesichtspunkt der Überforderung vermuten.

7.2. Zur Überforderungsproblematik im allgemeinen

Die Überforderung des Menschen ist ein Problemkreis, mit dem sich die Wissenschaft in vielen Lebensbereichen beschäftigt (1).

Besonders intensiv wurde das Problem der Überforderung im Bereich der Erziehung diskutiert (2).

Im Rahmen des Straßenverkehrs stellt sich die Überforderungsproblematik durch die technische Entwicklung und das Bedürfnis, am Fortschritt zu partizipieren. Aufgrund des wiederum daraus resultierenden stärkeren Verkehrsaufkommens wächst die Verkehrsdichte. Ebenso ist ein für den Laien kaum noch zu durchschauender "Paragraphendschungel" entstanden. Eine allgemeine Betrachtung der Überforderung scheint daher unter zwei Gesichtspunkten gerechtfertigt: die Überforderung des Verkehrsteilnehmers in tatsächlicher und in rechtlicher Hinsicht (3).

Isaac, welcher an der Schaffung des Kraftverkehrsgesetzes entscheidenden Anteil hatte, erklärte vor über 50 Jahren (1928) auf dem Juristentag in Salzburg: "In dem Augenblick, da einer den Führersitz besteigt, wird er nach der Rechtsprechung zu einem gottähnlichen Wesen, das alles weiß, alles sieht und alles kann" (4). In dieser sicher als überspitzt einzustufenden juristischen Erwartungshaltung kommt zum Ausdruck, daß nur derjenige berechtigt am Straßenverkehr teilnimmt, der nach seinen Kenntnissen und Fähigkeiten nicht als im Straßenverkehr überfordert anzusehen ist.

(1) Kaiser G 1970, 46 mwN; Luhmann SozW, 18, 105; Müller HR 1975.

(2) Sengling 1967.

(3) Schneider 1978 a, 96.

(4) Zit nach Müller-Limmroth DAR 46 (1977) 151.

Nach allgemeiner Ansicht ist ein Verkehrsteilnehmer dann als überfordert anzusehen, wenn an ihn Anforderungen gestellt werden, welchen er trotz Anpassungsversuchen infolge mangelnder Fähigkeiten nicht (oder nicht mehr) genügen kann. Für den Bereich des Straßenverkehrs dürften insbesondere hierfür die Aufnahmefähigkeit von Sinneseindrücken sowie das Beurteilungsvermögen der eigenen Leistungsfähigkeit von Bedeutung sein.

Die wohl überwiegende Ansicht in der Literatur (1) schließt nicht aus, daß der Mensch durch den Straßenverkehr überfordert ist oder sich so nahe an der Grenze menschlicher Belastungsfähigkeit bewegt, daß diese bei Vorliegen zusätzlicher ungünstiger Umstände überschritten wird.

Als entschiedener Befürworter der Überforderungsthese führt Nass aus: "Der Mensch ist psychisch und charakterlich überfordert, um eine Maschine zu jeder Tages- und Nachtzeit, in Kälte und Hitze, bei jeder Witterungskonstellation, bei vollem oder leeren Magen, bei hohem oder niedrigem Blut- und Luftdruck, bei Ärger oder Heiterkeit, Trauer oder Fröhlichkeit, Zorn oder Ausgelassenheit, kurz bei dem Wechsel der ganzen Skala von Gefühlszuständen bei Übermüdung oder Überwachheit stets in gleicher Weise zu bedienen, selbst wenn er organisch kerngesund wäre, seine Sinne tadellos funktionsfähig, seine Reaktionsfähigkeiten normalerweise ausgezeichnet wären. Der wäre ein Supermensch und den gibt es nicht, und darum hat der Straßenverkehr den Menschen zum Sünder gemacht, metaphysisch könnten wir auch von "Seinsschuld" sprechen" (2).

(1) Aebersold 1968, 7; Baumann NJW 1959, 2293; Eisenberg 1979, 528; Göppinger 1959, 2281; Gunzert DAR 29 (1960) 323 mwN; Luff DAR 29 (1960) 329; ders. ÄrztlWschr 8 (1953) 183; Kaiser G 1970, 46 ff, 49; Middendorff DAR 48 (1979) 146 f; ders. 1980 a, 115; Mierke KrimGegfr 5 (1960) 1 ff; Naumann BA 17 (1980) 236 f; Nass 1966, 72 - 77; Steiner 1962.

(2) Nass MschrKrim 46 (1963) 264 f.

Die meisten Autoren, die eine Überforderung der Verkehrsteilnehmer annehmen, belegen ihre Auffassung weniger emotional und beziehen sich auf verkehrsmedizinische (1) und verkehrspsychologische Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse (2).

Aus verkehrsmedizinischer Sicht wird angemerkt, daß das Auto ein unphysiologisches Fortbewegungsmittel sei (3). Anders als bei vielen anderen mechanischen Vorgängen bestehe hier ein besonders krasses Mißverhältnis und ein nicht proportionales Verhalten zwischen aufgewendeter Kraft und deren Wirkung. Im engen Zusammenhang damit steht die Divergenz zwischen der teilweise erlaubten und gefahrenen Geschwindigkeit und der sensomotorischen Leistungsfähigkeit. Die für den Verkehr erforderlichen Sinnesleistungen besitze der Mensch nicht in dem Maße, daß er unter dem Kriterium der "Gefahrlosigkeit" als fahrtüchtig anzusehen sei (4).

Aber nicht nur durch die Kombination Geschwindigkeit und sensomotorische Leistungsfähigkeit, sondern auch durch die wahrzunehmenden Reize und die Kumulation von Entscheidungssituationen ist an eine Überforderung zu denken. Nach einer Untersuchung der Weltgesundheitsorganisation soll ein Autofahrer im Durchschnitt auf jedem zurückgelegten Kilometer 150 Wahrnehmungen verarbeiten (5). Nach Müller (6) nimmt ein Autofahrer 75 Impulse in jeder Sekunde auf.

(1) Grossjahn 1957, 7 ff.

(2) Böcher A+L 26 (1972) 288 ff.

(3) Müller HR 1975, 83.

(4) Weisbrod 1974, 153.

(5) Rasehorn ZRP 2 (1969) 82.

(6) Müller HR 1975, 83 Fn 32.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die Zahl der Reize entsprechend dem Verkehrsraum, der Verkehrsdichte und der Fahrgeschwindigkeit variiert. Im Stadtverkehr kann man in Spitzenzeiten ohne weiteres von einer "Reizüberflutung" sprechen (1). Zudem wird der Kraftfahrer vor eine Unzahl von Entscheidungssituationen gestellt. Nach der bereits oben zitierten Untersuchung der Weltgesundheitsorganisation (2) hat ein Kraftfahrer auf einer Fahrstrecke von 10 Kilometern ungefähr 15 Entscheidungen zu treffen. Für diese bieten sich wiederum eine Vielzahl von Handlungsalternativen an. Treten in derartigen Entscheidungssituationen andere Belastungen hinzu, kann die der aktuellen Situation angemessene Entscheidungsfindung unmöglich gemacht oder erschwert werden (3).

Weil beim Autofahren eine Zielerreichungstendenz besteht (4), bei welcher jede Verzögerung eine mehr oder weniger starke Belastung bedeutet (5), andererseits ein hohes Maß an Schäden sowie ständig erhebliche negative Sanktionen drohen, ist Verkehrsverhalten daneben auch "Risikoverhalten" (6). "Risikoverhalten und Streßsituation führen aber" - so führt Schneider in Anlehnung an Hoyos aus - "kumulativ zu einer Desorganisation und somit zum Fehlverhalten im Straßenverkehr" (7).

Aber auch aus weiteren verkehrspsychologischen Aspekten wird eine Überforderung der Verkehrsteilnehmer angenommen.

(1) Müller HR 1975, 87.

(2) Bloembergen DRiZ 46 (1968) 34 Fn 8.

(3) Kaiser G 1970, 42; Schmidt HD 1966, 154.

(4) Hoyos 1965, 122 ff.

(5) Ampel, Verkehrsunfall, Stau etc.

(6) Hoyos 1965, 124 ff.

(7) Schneider W 1978 a, 97.

So wird die Divergenz zwischen objektiver und subjektiver Bedeutung des Automobils hervorgehoben. Derjenige, der als sportlich gelten will oder der in anderer Weise seinen sozialen Status zu demonstrieren sucht, wählt schon beim Kauf einen entsprechenden Wagen eher unter diesem subjektiven Gesichtspunkt aus als unter dem objektiven Gesichtspunkt des Gebrauchsgegenstandes und des Fortbewegungsmittels. Diese Betrachtungsweise ist im Hinblick auf die Überforderungsproblematik von Bedeutung, weil der "Prestigefahrer" die ihm durch sein Fahrzeug zugeschriebene Verhaltensrolle annimmt. Da das Fahrzeug nach dem eigenen Idealtypus ausgewählt wird, nicht aber nach objektiven Kriterien, ist der Lenker häufig schon unter diesem Gesichtspunkt als überfordert anzusehen.

Einige Autoren nehmen an, daß neben den medizinischen und psychologischen Überforderungsmomenten der Verkehrsteilnehmer auch im rechtlichen Sinne an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit getrieben sei (1). Insbesondere wird angeführt, daß die Verdichtung des "Schilderwaldes" (2) und die Undurchsichtigkeit des "Kommentarrechts" in einem erschreckenden Maße zunehmen würden. Auch betont man, daß Gebote, deren Einhaltung vom Gesetzgeber gefordert werden, nur allgemeine Anweisungen vermitteln. Dem Fahrzeuglenker seien aber keine Anhaltspunkte an die Hand gegeben, wie er die ihm zugestandene Entscheidungsbefugnis auszuüben hätte (3).

(1) Baumann 1961, 166; Bockelmann NJW 1960, 277; Kaiser G 1970, 47; Munsch DAR 23 (1956) 271.

(2) Wie Undeutsch (1963, 1966 und 1975) auf einer Teststrecke feststellte, sind von den auf einer Länge von 16 km angebrachten 808 amtlichen Verkehrszeichen im Durchschnitt nur 83.2 % genannt worden (zit.nach Müller-Limmroth DAR 46 (1977) 154).

(3) Schultz 1975, 491.

Demgegenüber wird die Überforderungssituation von einigen Autoren als eine in tatsächlicher (1) sowie in rechtlicher Hinsicht (2) unzutreffende "verhängnisvolle Irrlehre" abqualifiziert. Teilweise wird eine Beschäftigung mit dieser Problematik völlig abgelehnt: "Wenn es darum geht, im Rahmen des menschlichen Zusammenlebens störende und unerträgliche Verhaltensweisen zu verrichten", dann gelange man bei "jeder Durchleuchtung früher oder später an jene Grenze, wo die Verantwortung des Einzelnen in schicksalsmäßige Faktoren aufgelöst erscheint" (3). Letztgenannter Ansicht kann nicht gefolgt werden. Ihr scheint vor allem die Befürchtung zugrundezuliegen, daß auf der Grundlage anderslautender Meinungen, also bei der Annahme einer (eingeschränkten) Überforderung der Verkehrsteilnehmer, die strafrechtliche Erfassung der Verkehrsdelinquenz erheblich beschränkt werden müßte (4). Schon hier läßt sich festhalten, daß der These der Überforderung nur sehr differenziert gefolgt werden kann; denn die individuelle Anpassungsfähigkeit läßt eine klare Grenzziehung zwischen Leistungsfähigkeit und Überforderung zu (5). Zum einen werden gerade im Hinblick auf den alternden Menschen physische und psychische Belastungsfähigkeit von Bedeutung sein. Desweiteren kann die Überforderung des Verkehrsteilnehmers nicht unabhängig von der Verkehrssituation gesehen werden. Handelt es sich um eine Fahrt in Ballungsräumen zu Hauptverkehrszeiten, wo der Verkehrsteilnehmer eine Flut von Reizen und Entscheidungssituationen zu bewältigen hat, so wird eher von einer Überforderung die Rede sein können, als wenn es sich um eine Fahrt in ruhiger Verkehrslage handelt.

(1) von Hippel ZStW 75 (1963) 449.

(2) Wimmer DAR 29 (1960) 247.

(3) Meyer/Jacobi/Stiefel 1961 Bd III, 35.

(4) Müller HR 1975, 66.

(5) Schneider W 1978 a, 98.

Auch kann selbst bei der Annahme einer Überforderungssituation diese nicht von vornherein als "Freibrief" angesehen werden. Nicht nur durch das Verkehrssystem kann die Überforderungssituation herbeigeführt sein, sondern auch durch Umstände, welche der Verkehrsteilnehmer selbst schuldhaft gesetzt hat.

7.3. Altersspezifische Besonderheiten der Überforderung

Wie der vorausgegangene Abschnitt ergeben hat, stellt der Straßenverkehr an den durchschnittlich gesunden und funktionstüchtigen Menschen erhebliche Anforderungen. Treten Extremsituationen auf, muß davon ausgegangen werden, daß das Leistungspotential des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers erschöpft bzw. überschritten wird. Schon aus der Pädagogik ist bekannt, daß eine Lernaufgabe den Kenntnissen und Fähigkeiten des Lernenden angepaßt werden muß. Geschieht das nicht, nimmt die Lernmotivation ab und die Wahrscheinlichkeit eines Lernerfolges sinkt (1).

Entsprechendes gilt für eine Überforderungssituation im Straßenverkehr. Erreichen hier die Anforderungen die Grenze der Leistungs- und Kompensationsmöglichkeiten, so ist zu befürchten, daß der Verkehrsteilnehmer völlige Fehlreaktionen zeigt. Vor allem aber wird er nicht einmal mehr in der Lage sein, die gewöhnlich von ihm zu erwartende Leistung zu erbringen.

Eine Reihe von Untersuchungen (2) lassen den Schluß zu, daß der ältere Mensch in besonders starkem Maße der Gefahr ausgesetzt ist, durch einen allgemeinen

(1) Meyers-Enz 1979, 69 Bd 24.

(2) Lewrenz 1968 a, 195.

Leistungsabfall im körperlichen und geistigen Bereich sowie durch andere altersbedingt ungünstige Faktoren den Anforderungen im Straßenverkehr nicht mehr zu genügen.

Andererseits wird darauf verwiesen, daß gerade beim älteren Verkehrsteilnehmer eine Ausglei chung von Defiziten wie etwa durch Fahrpraxis und Fahrerfahrung in Betracht zu ziehen ist.

Somit erhebt sich vor allem im Hinblick auf den älteren Verkehrsteilnehmer die Frage, welche Faktoren sich vordringlich negativ auf die im Straßenverkehr bestehenden Anforderungen auswirken. Andererseits sind auch Einflüsse aufzuzeigen, welche geeignet sind, bestehende Defizite zu kompensieren, bevor die Frage nach den altersspezifischen Besonderheiten beantwortet werden kann.

7.3.1. Defizite des älteren Menschen und ihre Bedeutung für die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr

Es kann heute als unbestritten angesehen werden, daß die psychophysische Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter nachläßt (1). Ebenso kann es als gesichert gelten, daß die Leistungseinbußen individuell sehr unterschiedlich auftreten, und zwar sowohl im Hinblick auf die Funktionsstörungen als auch im Hinblick auf das Lebensalter (2).

(1) Donges ZfV 26 (1980) 101 f; Huber 1982, 124.

(2) Breinbauer et al ZfV 23 (1977) 171 f.

7.3.1.1. Physiologische Faktoren

Als physiologische Faktoren, welche das Verhalten älterer Menschen im Straßenverkehr beeinflussen, nennt man den Mobilitätsverlust der Gelenke, das Nachlassen der Muskelkräfte, die Instabilität des Blutdrucks, die schnellere Erschöpfung der Kraftreserven sowie Stoffwechselstörungen (1).

Wenn auch das Führen eines Kraftfahrzeuges unter dem Aspekt der intensiven Beteiligung mancher Organe als Körperarbeit angesehen werden kann (2), so ist doch die physiologisch geleistete Arbeit als so gering einzuschätzen, daß der nicht erkrankte ältere Mensch trotz der angeführten körperlichen Veränderungen kraftmäßig ohne Schwierigkeiten in der Lage ist, gefahrlos ein Fahrzeug zu steuern (3).

7.3.1.2. Sensorische und sensomotorische Leistungseinbußen

Insbesondere das visuelle System ist im Bereich sensorischer Leistungseinbußen von Bedeutung; denn die Sehfähigkeit wird als wesentlichste Sinnesfunktion des Kraftfahrers angesehen (4).

Ganz allgemein bekannt ist die Reduzierung der Sehfähigkeit mit zunehmendem Lebensalter (5). Beim Tagessehen kommt es zunächst zu einem Nachlassen der Sehschärfe.

(1) Huber 1982, 125.

(2) Müller-Limmroth 1968, 152.

(3) Lutz 1978, 152.

(4) Harms ZfV 28 (1982) 52; Hartmann ZGeront 14 (1981) 303; Müller-Limmroth DAR 46 (1977) 152; ders. BA 15 (1978) 228.

(5) Winkler 1965, 194.

In einer Studie, welche junge und alte Personen in vergleichbaren Gruppen nach ihrer Sehschärfe bei guter Tageslichtbeleuchtung zusammenstellte, konnte darüber hinaus festgestellt werden, daß die Leseentfernung für Verkehrszeichen bei den älteren Menschen nur 65 - 77 % der Leseentfernung der jüngeren Versuchspersonen erreichte (1).

Der Großteil der Experten ist der Meinung, daß die Zahl der Sehdefekte des älteren Menschen als nicht unerheblich einzuschätzen ist (2). So wird angeführt, daß der ältere Mensch für das Erkennen eines Gegenstandes in der Regel eine längere Beobachtungszeit und eine größere Beleuchtungsstärke des Objektes benötigt. Jedoch nur in Ausnahmefällen wird daraus generell geschlossen, daß die optische Leistung der älteren Menschen so schlecht sei, daß sie zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet sind (3).

Demgegenüber wird auf die Abnahme der Dämmerungssehschärfe, d. h. auf das Auflösungsvermögen des Auges bei geringer Helligkeit hingewiesen. Hier ist ab dem fünften Lebensjahrzehnt ein besonders starkes Nachlassen der Leistungsfähigkeit zu erwarten (4), ohne daß davon in gleichem Umfang die Tagessehschärfe betroffen sein muß (5). Verschärft wird die altersbedingte Verschlechterung des Dämmerungssehens durch Blendung (6).

(1) Sivak ZfV 29 (1983) 80.

(2) Lewrenz 1968 a, 194; Pillat 1957, 22 ff.

(3) So Richards (Traffic Quart 166, 1), welcher der Auffassung ist, daß die optische Leistung 70-jähriger so schlecht sei, daß sie selbst bei Tageslicht nicht mehr fähig seien, ein Fahrzeug zu führen.

(4) Müller-Limmroth DAR 46 (1977) 152.

(5) Müller-Limmroth BA 15 (1978) 229.

(6) Böcher 1974, 1 f.

Auch das Gutachten des Bundesgesundheitsamtes "Sehvermögen und Kraftverkehr" (1) von 1971 sowie eine Reihe anderer Untersuchungen (2) bestätigen diese Annahme. Unter Zugrundelegung der Nachtfahreignung beträgt nach Müller-Limmroth (3) der Prozentsatz der ungeeigneten Kraftfahrer im zweiten bis vierten Lebensjahrzehnt 3 %, im sechzigsten bis siebzigsten Lebensjahr sollen hingegen 30 % ungeeignet sein.

Auch auf die Veränderung des Blickfeldes (4), das Nachlassen des Adaptationsvermögens und den erhöhten Zeitbedarf für Adaptationsvorgänge wird hingewiesen. Wenn auch die Anpassung an unterschiedliche Entfernungen etwa für das exakte Ablesen eines Tachometers von und bis zum Fixieren eines Fernpunktes generell einen gewissen Zeitraum in Anspruch nimmt, so soll der Zeitaufwand eines 60-jährigen und Älteren inklusive der Blickbewegung nahezu viermal so groß sein (2 bis 2.7 sec.) wie bei einer Person unter 50 Jahren (0.5 bis 0.8 sec.) (5). Dennoch ist nach einer Untersuchung von Schneider (6) die Unfallursache "mangelndes Sehvermögen im Alter" (d. h. über 60 Jahren) eher niedriger einzuschätzen als in anderen Altersgruppen. Derzeit ist es aber noch nicht möglich, zwischen dem Grad der Sehminderung und der Größe des Unfallrisikos eine Beziehung herzustellen (7).

Das zunehmende Lebensalter läßt neben der Sehschwächung auch eine Verminderung des Hörvermögens erwarten. Vornehmlich macht sich der Hörverlust im Bereich der höheren Frequenzen (> 2000 Hz) bemerkbar (8).

(1) Aulhorn/Harms KlinMblAugenhlk 157 (1970) 843 ff; Lewrenz 1973, 103 ff.

(2) ZblVerkmcd 4 (1958) 204 ff; Shinar 1977; Ulrich 1976.

(3) Müller-Limmroth BA 15 (1978) 229.

(4) Donges ZfV 26 (1980) 103 ff.

(5) Gramberg-Danielsen 1982; ders. DMW 86 (1961) 2089 f.

(6) Schneider W 1978 b, 134.

(7) Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 19; Huber 1983; Toppel 1978, 73 ff.

(8) Müller-Limmroth DAR 46 (1977) 153.

Während der Gehörlose noch Anfang der 50er Jahre für ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen gehalten wurde (1), wird der konstatierten Hörminderung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nur noch geringe Bedeutung beigemessen (2); denn signifikante Unterschiede im Verkehrsverhalten schwerhöriger und anderer Kraftfahrer waren nicht festzustellen (3). Auch nach der Rechtsprechung schließt die Gehörlosigkeit die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen nicht grundsätzlich aus (4).

Bedeutsamer ist aber die Feststellung der Abnahme sensomotorischer Leistungen älterer Menschen (5).

In einer umfangreichen Untersuchung von Weber (6) waren im Rahmen der Fahreignungsdiagnostik die optische Orientierung, das Reaktionsvermögen, das Konzentrationsvermögen und der Überblick in unübersichtlichen Situationen untersucht worden. Alle vier Variablen wiesen in dem Lebensbereich "ältere Menschen" eine deutliche Abnahme der Leistungsfähigkeit auf. Auch Köster (7) konnte feststellen, daß die Geschwindigkeit, Flüssigkeit und Gleichmäßigkeit der Reaktionsfähigkeit im höheren Lebensalter deutlich abnehmen (8).

Diese Beobachtungen sind Bestätigungen einschlägiger Untersuchungen, welche in den 30er und 40er Jahren schon im angloamerikanischen Raum durchgeführt wurden (9).

(1) Lewrenz KuV 1968, 111.

(2) Dinges ZfV 26 (1980) 103; Hartmann ZGeront 14 (1981) 297.

(3) Böcher/Geiler 1981, 34; Wuthrich ZUnfB 64 (1971) 224 ff.

(4) OVG Münster VRS 7, 233; Lütkes et al 1983, Bd 5 Teil III, 59 (1).

(5) Koordinierende Funktionen der optischen Orientierung des Reaktionsvermögens, der Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit sowie die Bewältigung unübersichtlicher Situationen.

(6) Weber ZBlVerkmed 19 (1973) 196 ff.

(7) Köster ZBlVerkmed 9 (1963) 137.

(8) vgl. auch Winkler 1965, 195 mwN.

(9) Bellis 1933, 30; Marsh 1931; Miles 1931, 28; weitere Nachweise bei Maier 1961, 18.

Ältere Verkehrsteilnehmer weisen besonders dann Defizite auf, wenn die Verkehrssituation "komplex" ist, d. h. wenn sie auf eine gehäufte Anzahl aufzunehmender Informationen treffen (1). Gleiches gilt, wenn sie sich in einer ungewohnten Situation unter Zeitdruck befinden (2). Die geringe Aufmerksamkeits- und Konzentrationsleistung sowie die nachlassende Belastbarkeit der älteren gegenüber den jüngeren Verkehrsteilnehmern (3) ziehen infolge abnehmender Aufmerksamkeitsspannung eine schnellere Ermüdung nach sich als in niedrigeren Lebensaltersstufen (4). Gerade die Ermüdung dürfte für das Zustandekommen vieler Verkehrsunfälle bedeutungsvoller sein, als offiziell bekannt ist (5). Selbst ein völlig gesunder 70-jähriger Fahrzeuglenker wird am Steuer nach zwei- bis dreistündiger Verkehrsteilnahme ermüden. Bei Nachtfahrten ist mit einer erheblich schnelleren Erschöpfung zu rechnen als bei Tagesfahrten (6).

7.3.1.3. Bemerkungen zur altersbedingten Abnahme geistiger Leistungs- und Lernfähigkeit

Ob eine Abnahme geistiger Leistungsfähigkeit beim älteren Menschen angenommen werden kann, erscheint zweifelhaft.

In einer Untersuchung von Baltes/Schaie (7) wird unter Berufung auf eine über Jahre hinweg geführte Längsschnittuntersuchung die Feststellung getroffen,

(1) Deutsches Zentrum für Altersfragen 1977, 55.

(2) Böcher ZGeront 10 (1977) 171.

(3) Böcher Heilkunst 1974, 2; Huber 1982, 2; Mierke KrimGegfr 4 (1960) 1 ff.

(4) Huber aaO 130.

(5) Böcher A+L 26 (1972) 288 ff; Middendorff DAR 48 (1979) 147; Müller-Limmroth 1968, 167.

(6) Prokop 1978, 87.

(7) Psychologie heute 1974, 61 ff.

daß der Intelligenzabbau beim älteren Menschen ein "Märchen" sei. Es ließe sich unter Berufung auf amerikanische Untersuchungen lediglich kurz vor dem Tod ein Nachlassen der Intelligenz feststellen. Das z.T. festgestellte schlechtere Abschneiden der älteren Menschen bei Intelligenztests sei generationsbedingt. Es gebe nämlich Prüfungen, welche aktuelles Wissen voraussetzen. Da der allgemeine Wissensstand am Anfang dieses Jahrhunderts ein anderer gewesen sei als heute (1) erweise sich das Geburtsjahr und nicht das Lebensalter als wichtigster Faktor. Im wesentlichen unterscheide sich auch die Intelligenz älterer Menschen in ihrer Struktur von der des jüngeren Menschen, vor allem mit der Fähigkeit "seine Anlagen situationsgerecht einzusetzen oder zurückzuhalten" (2). So verweist Skawran darauf, daß bereits Solon (um 600 v.Chr.) die Höhe der geistigen Leistungsfähigkeit auf die Zeit zwischen dem 49. und 63. Lebensjahr festgelegt hat (3). Dem entspricht auch ein Wort Jean Pauls: "Noch kein Volk hat statt des Rates der Alten einen Rat der Jungen gehabt".

Umstritten ist auch die These der im Alter nachlassenden Lernfähigkeit. So wird vor allem geltend gemacht, daß für Lerndefizite nicht primär die Prozesse des Alterns die maßgeblichen Faktoren seien (4), sondern die zu erwartende Lernleistung weitestgehend von lebensgeschichtlichen und soziologischen Einflüssen abhängig sei (5).

(1) Auch Lehr/Thomae 1976, 2 könne eine "generelle an das kalendarische Alter gebundene Abnahme geistiger Leistungsfähigkeit nicht erkennen".

(2) Skawran 1971, 17.

(3) Skawran aaO, 7.

(4) Lehr/Thomae aaO, 7; Huber 1982, 127.

(5) Böcher ZGeront 10 (1977) 175; Thomae et al 1976; nach Untersuchungsergebnissen von Baltes/Dittmann-Kohli am Max-Planck-Institut Berlin (Dietrich 1983) besitzt das menschliche Gehirn noch eine erhebliche Leistungsreserve und ist auch noch im hohen Alter lernfähig. So soll die Intelligenz gesteigert werden können und auf ein Niveau im mittleren Erwachsenenalter oder sogar darüber hinaus gebracht werden können.

Auf der anderen Seite wird aber - wie nach Böcher jeder Fahrlehrer zu berichten weiß (1) - der ältere Mensch in der Regel eine höhere Anzahl von Fahrstunden benötigen als der jüngere. Aus einer Reihe von Untersuchungen bestätigten sich Schwächen in der Merkfähigkeit und kurzfristigen Umstellung auf ungewohnte Situationen durch eine ständig zunehmende Anzahl von Fahrstunden (2) und ein starkes Ansteigen der Anzahl nicht bestandener Fahrprüfungen mit zunehmendem Lebensalter.

Nach Winkler (3) betrug die Durchfallquote bei 157.000 Prüflingen nach Lebensaltersgruppen: Bei bis zu 36-jährigen Bewerbern 14.4 %; bei 37- bis 48-jährigen Bewerbern 21 %; bei 49- bis 60-jährigen Bewerbern 32.6 %; bei über 60-jährigen Bewerbern 37.1 %. Nach den Fahrerlaubnisprüfungen des TÜV Rheinland lag die Durchfallquote der 59-jährigen und Älteren um 50 % höher als bei den Bewerbern bis zu 24 Jahren (4).

7.3.1.4. Altersbedingte Persönlichkeitsveränderungen

Neben den psychophysischen Abbauerscheinungen berichtet die Literatur über Persönlichkeitsveränderungen im Alter: "Zunehmende Ängstlichkeit und Unsicherheit, innere Erstarrung und Einengung mit Verlust einer allgemeinen interessierten Aufgeschlossenheit, uneinsichtiges Beharren auf bestimmten Standpunkten, zunehmende egozentrische Einstellung und speziell Kontaktmangel zu anderen Verkehrsteilnehmern, Nachlassen der Selbstkritik und des Urteilsvermögens, Schwierig-

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 175.

(2) Maier 1961, 35 ff.

(3) Winkler 1965, 232 ff.

(4) Böcher aaO.

keiten der Umstellung auf neue und ungewohnte Situationen" (1). Es offenbaren sich zum Teil Ausprägungen von Charaktereigenschaften, welche bis zur Karikierung der Persönlichkeit zu gehen vermögen (2). "Einfrüherer Gefühls Mensch wird zum reizbaren, unbeherrschten Psychopathen mit Zornausbrüchen, ein ängstlicher Mann zum ängstlichen Zauderer" (3). Es bedarf keiner Erklärung, welche erheblichen Einflüsse Persönlichkeitsveränderungen dieser Art auf die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr nehmen können (4). Allerdings ist zu betonen, daß die aufgezählten Persönlichkeitsveränderungen keinesfalls die Regel darstellen. Dennoch muß mit derartigen Veränderungen im fortgeschrittenen Alter mehr oder weniger stark gerechnet werden.

Die Einsicht in sich selbst wird im Alter wohl kaum steigen (5), vielmehr werden bei einem Teil der älteren Menschen die Unfähigkeit und die Uneinsichtigkeit, "sich wirklich im strengen Sinne zu kontrollieren, zunehmen" (6).

7.3.2. Allgemeine Gedanken zur Kompensation von Leistungsmängeln älterer Verkehrsteilnehmer

Im Rahmen der ärztlichen Eignungsbegutachtung von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern stellt sich häufig die Frage, ob Leistungsdefizite durch den Betroffenen kompensiert werden können.

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 171.

(2) Lewrenz 1965, 117.

(3) Hartmann ZfV 14 (1981) 299.

(4) Lewrenz ZBlVerkmed 4 (1958) 151.

(5) Bürger-Prinz (KuV 1969, 231) nennt dies eine "Illusion sonder gleichen".

(6) Bürger-Prinz aaO.

Kompensationshypothesen finden sich schon seit langer Zeit in administrativen Anordnungen und zulassungs-internen Bestimmungen (1).

Nach Lewrenz (2) soll man grundsätzlich zwei Formen der Kompensation unterscheiden. Einerseits die unkorrigierbaren Leistungsminderungen, welche Lewrenz als Anpassung an den Mangel bezeichnet, und andererseits die korrigierbaren Defizite. Im Hinblick auf den älteren Menschen wird insbesondere die nicht (mehr) korrigierbare oder nicht korrigierte Leistungsminderung im Vordergrund stehen.

Zunächst ist klarzustellen, daß vikariierende Leistungen nicht unbegrenzt möglich sind, d.h. daß Defizite nur in sehr beschränktem Ausmaß ausgeglichen werden können. Besonders gilt dies im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr. Der Erblindete kann zwar durch die Verfeinerung seiner verbliebenen Sinne in vielen Lebensbereichen seinen Sehmangel ausgleichen, dennoch wird man es nicht einmal in Erwägung ziehen, ihm eine Fahrerlaubnis zu erteilen. Ohne eine Darstellung der sich im einzelnen ergebenden medizinischen Probleme geben zu können, läßt sich darüber hinaus feststellen, daß vikariierende Leistungen im Hinblick auf eine sichere Verkehrsteilnahme auch dann ausscheiden, wenn sich ein Leiden diagnostizieren läßt, welches unvorhersehbar und mit einem gewissen Grad von Wahrscheinlichkeit einen Leistungsausfall bei der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr nach sich ziehen kann. Gleiches muß für Erkrankungen gelten, welche das allgemeine Leistungspotential des Menschen so stark reduzieren, daß er den Anforderungen, die an den Führer eines KFZ gestellt werden müssen, nicht mehr genügt (3).

(1) Lewrenz 1968 b, 236.

(2) Lewrenz aaO, 237 f.

(3) Becker et al 1977, 3; Lewrenz 1973, 38.

7.3.2.1. Die Leistungsvorbedingungen

Bevor auf die Kompensation von Leistungsdefiziten älterer Menschen eingegangen wird, sei darauf hingewiesen, daß diese grundsätzlich von Leistungsvorbedingungen abhängig sind, die außerhalb der eigenen Person des Kraftfahrers liegen. Dazu zählen "das Kraftfahrzeug, seine Anpassung an den Fahrer, die Straße und ihre Beschilderung, die Tages- und Jahreszeit sowie die Witterungsverhältnisse" (1). Ganz allgemein läßt sich sagen, daß eine Kompensation erschwert wird, wenn negative Leistungsvorbedingungen herrschen. Andererseits scheint die Kompensation eines Leistungsmangels schon möglich zu sein, wenn ein Kraftfahrer seine Fahrt unter günstigen Leistungsvorbedingungen antritt (2).

Auch die Einschätzung des Kraftfahrers durch andere Verkehrsteilnehmer kann als eine Leistungsvorbedingung angesehen werden. Es ist anzunehmen, daß ein Verkehrsteilnehmer sein Verhalten entsprechend seiner Erwartung einrichten wird. Rechnet der Verkehrsteilnehmer aufgrund des Alters oder des Geschlechtes - also des Erscheinungsbildes eines anderen Verkehrsteilnehmers - von vornherein mit unsicherem Verkehrsverhalten, so wird er diesem mehr Aufmerksamkeit schenken, als er dies bei anderen Verkehrsteilnehmern üblicherweise tut.

Nach einer Fragebogenuntersuchung des TÜV Hannover (3) dominierte bei der Einschätzung der älteren Kraftfahrer durch andere Altersgruppen die ruhige und sachbezogene Einstellung einerseits, andererseits wurden durch Kraftfahrer mittleren und jüngeren Alters

(1) Müller-Limmroth 1968, 123; ders. BA 5 (1978) 228.

(2) Verkehrsarme Zeiten, Tagesfahrten, gute Witterungsbedingungen etc.

(3) Zuschlag/Winkler 1973, 68 f; 1975, 37 f.

verstärkt gesundheitliche und leistungsphysiologische Mängel angenommen. Es läßt sich daher vermuten, daß dem älteren Kraftfahrer - soweit er als solcher überhaupt erkannt wird - mit größerer Vorsicht begegnet wird und er insoweit mit günstigen Leistungsvorbedingungen rechnen kann.

7.3.2.2. Möglichkeiten der Kompensation von Leistungsmängeln durch den älteren Kraftfahrer

Im Hinblick auf die Kompensation von Leistungsmängeln werden insbesondere folgende Kriterien vorgetragen: Der ältere Mensch sei ruhiger und besonnener, er habe eine stärkere Selbstverpflichtung und einen niedrigeren Leistungsanspruch; im übrigen habe er eine weitaus vernünftige Einstellung zur Fahrgeschwindigkeit (1). Auch seine größere Fahrpraxis wirke sich günstig aus (2). Neben dem defensiven angepaßten Fahrverhalten älterer Menschen (3) wird vor allem angeführt, daß der Verkehrsteilnehmer im höheren Lebensalter nach Möglichkeit den risikoreichen Verkehrsbedingungen ausweicht. Als gefahrerhöhende Verkehrsbedingungen, welche der bejahrte Kraftfahrer vermeiden soll, werden genannt: Fahrten bei Nacht und auf glatten Straßen, Fahrten auf Wegen mit bekannt hohem Verkehrsaufkommen und Fahrten zu Spitzenzeiten (4).

Teilweise bestätigen sich diese Aussagen an Untersuchungsergebnissen und subjektiven Einschätzungen. Nach

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 174; Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 30; Köster ZBlVerkmed 9 (1963) 138; Osterhorn 1938, 32; Wittenberg 1977, 99.

(2) Mayer KrimGegfr 4 (1960) 38; bzgl. der Fahrerfahrung scheint Middendorff anderer Auffassung zu sein; denn er äußert, daß es ein erstaunliches Phänomen sei, daß "zu Beginn jedes Winters erneut zu beobachten ist, daß oft langjährige Kraftfahrer nicht in der Lage sind, die Erfahrung des vorausgehenden Winters einen Sommer lang zu bewahren und im nächsten Winter nutzbringend zu verwerten" (DAR 48 (1979) 147).

(3) Breinbauer et al ZfV 23 (1977) 171 f.

(4) Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 27; Kroj ZfV 18 (1972) 107 ff; Wittenberg 1977.

einer Befragung von Planek et al erklärten 90 % der befragten älteren Personen, 50 Meilen oder weniger zu fahren, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung 55 Meilen betragen würde (1). De Silva (2) beobachtete schon erheblich früher den Wunsch älterer Menschen, vor Einbruch der Dämmerung das Fahrziel erreicht zu haben. Diese nur beispielhaft angesprochenen Untersuchungsbefunde scheinen darauf hinzuweisen, daß die älteren Kraftfahrer sich durchaus ihrer Schwächen bewußt sind und durch vorwiegend auf günstige Verkehrslagen ausgerichtetes Fahrverhalten diese Mängel recht erfolgreich kompensieren (3).

Positiv ist in jedem Fall die bei den älteren Fahrern überwiegend vorhandene Fahrerfahrung zu werten (4). Bei den älteren Fahrern, bei denen eine entsprechende Fahrerfahrung fehlte, zeigte sich, daß sie Schwächen nicht allein durch eine positive Fahreinstellung ausgleichen können.

In einer Untersuchung von Ander (5) wurde deutlich, daß sich Erfahrungslosigkeit kurz nach Erwerb einer Fahrerlaubnis in höherem Lebensalter genauso unfallträchtig auswirkt wie etwa in jüngeren Jahren. Aber auch diese Ansicht ist nicht unbestritten. So kommen Haas/Reeker (6) zu dem Schluß, daß ältere Kraftfahrer mit nur geringer Fahrerfahrung im Vergleich zu jungen Kraftfahrern mit der gleichen Fahrerfahrung weniger unfallbelastet sind und zugleich ältere Kraftfahrer mit einer nur kurzen Fahrerfahrung sich von älteren Kraftfahrern mit zumeist langer Fahrpraxis nicht grundsätzlich unterscheiden. Dies führe zu der Annahme, daß dem Lebensalter und damit den vom Lebensalter abhängigen Komponenten die ausschlaggebende Bedeutung für eine optimale Verkehrsanpassung zuzumessen sei.

(1) Planek/Fowler JGeront 26 (1971) 224.

(2) De Silva 1942.

(3) Schneider W 1978 a, 65; Schweisheimer ZfV 17 (1971) 30 ff.

(4) Böcher ZGeront 10 (1977) 174.

(5) Ander Uhlk 66 (1961) 28 ff.

(6) Haas/Reeker ZfV 22 (1976) 128.

Fahrerfahrung und bereits eingangs genannte Persönlichkeitsmerkmale des älteren Verkehrsteilnehmers zeigen, daß Leistungseinbußen infolge eines physiologischen Alterungsprozesses nicht überbewertet werden dürfen (1).

So können nachlassendes Reaktionsvermögen und mangelndes Sehvermögen in gewissem Grad dadurch ausgeglichen werden, daß das rechtzeitige Erkennen der Gefahrensituation sowie die zutreffende Risikoeinschätzung und die Fahrfertigkeiten mit der Dauer der Fahrpraxis erheblich verbessert worden sind.

Eine weitere Kompensationsmöglichkeit bietet sich durch wirtschaftlich koordinierte und eingespielte Handlungsabläufe an; denn viele beim Autofahren erforderliche Bewegungen, wie z. B. das Kuppeln, Schalten, Bremsen, Gasgeben oder die Änderung der Fahrtrichtung müssen in kürzester Zeit vorgenommen werden. Aber erst nach langer Dauer und unter erheblicher Übung werden diese Vorgänge zu raschen, ökonomischen Handlungsabläufen führen (2).

Soweit also der ältere Mensch weiter aktiv am Straßenverkehr teilnimmt, wirkt sich diese Fahrfertigkeit positiv aus; denn er kann sich fast völlig auf die sich ihm stellende Verkehrssituation einrichten. Das tägliche Fahren ist folglich in diesem Fall auch weniger anstrengend, und der Fahrer gewinnt durch ständige Übung Sicherheit.

Wie dargestellt, nimmt die Fahrleistung mit zunehmendem Alter ab. Unter Umständen wird auch das Kfz nicht

(1) Lutz 1978, 153 f.

(2) Müller-Limmroth 1968, 165.

mehr täglich gebraucht. Da aber angenommen wird, daß Übungsverluste schon durch Unterbrechung von wenigen Tagen herbeigeführt werden (1), ist der Erfahrungsvorteil des älteren Kraftfahrers, der nur noch gelegentlich am Straßenverkehr teilnimmt, als gering einzuschätzen. Ein weiterer, aus der geminderteren Fahrleistung resultierender negativer Aspekt ist die abnehmende Ortskenntnis; denn die rasch fortschreitende Änderung der Verkehrswege und des Stadtbildes konfrontieren den älteren Verkehrsteilnehmer zusätzlich mit Orientierungsproblemen.

Durch den erfahrenen Kraftfahrer wird die Kompensation eines Körpermangels in hohem Maße angenommen (2). Zweifelsfrei erscheint aber, ob die nachlassende Sehkraft ebenso wie ein anderer körperlicher Defekt kompensiert werden kann (3).

Entscheidend für die Kompensation eines solchen Mangels ist, daß der ältere Mensch seine Sehschwäche selbst bemerkt (4). Dies wird nur dann der Fall sein, wenn das Sehvermögen in ganz erheblichem Maße beeinträchtigt ist. Bleibt ein Mangel unbewußt, wie dies bei kleineren Ausfällen denkbar ist, kann eine gezielte Kompensation nicht erfolgen (5). Obwohl der ältere Mensch mit einer allmählich eintretenden zunehmenden Beeinträchtigung seines Sehvermögens zu rechnen hat, ist er sich trotz selbstkritischer Einstellung dieses Sehverlustes nicht immer bewußt (6).

(1) Müller-Limmroth 1968, 166; Lutz 1978, 154.

(2) Lehnertz (1962, 176) berichtet, er habe immer wieder beobachten können, wie manche Extremitätengeschädigte u. U. mit artistischem Geschick ihr Fahrzeug sicher steuern.

(3) Bittmann/Gramberg ZfV 27 (1981) 106 ff; Borsch 1978, 166ff.

(4) Harms ZfV 28 (1982) 54.

(5) So ganz allgemein für die Vermeidung von gefährlichem Verhalten Meyer/Jacobi/Stiefel 1961 Bd 1, 163; Bd 3, 22; Schultz 1975, 491.

(6) Hartmann ZGeront 14 (1981) 296.

Als drastisches Beispiel, welches verdeutlicht, daß es in diesem Zusammenhang selbst keine Rolle zu spielen scheint, ob man die Funktion der Sinnesorgane kennt, intelligent und selbstkritisch ist, sei das Erlebnis von Harms angeführt: Dieser berichtet (er ist Augenfachmann), daß er sich beim Autofahren keinesfalls behindert fühlte. Erst auf Hinweis seiner Mitarbeiter, welche seinen Fahrstil kritisierten, ließ er seine Augen überprüfen. Es stellte sich eine deutliche Seheleistungsminderung heraus (1).

Die Mehrheit der Kraftfahrer nimmt die eigenen Störungen weniger wahr als die Umwelt (2). Infolgedessen beurteilt er seine Fahrtüchtigkeit auch nur ungenügend (3).

Aber selbst wenn die Verschlechterung eines Sinnesorgans kompensierbar ist, verdient dieser Mangel Beachtung. Ein solches Defizit bedeutet eine stärkere Inanspruchnahme eines anderen Sinnesorgans (4). Wesentlich wird also sein, wie die durch diesen Ausfall bedingte Störung des sozialen Bezuges verarbeitet wird und wie der durch eine Sinnes Einschränkung (z. B. des Gehörs) Betroffene gewillt ist, gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern sein Verhalten zu regulieren (5).

Die späte (plötzliche) Anpassung an einen Mangel ist schließlich auch wesentlich schwieriger als die jahrelange Kompensation und Anpassung. Während es einem jugendlichen Gehörlosen beispielsweise gelingen dürfte, sich auf sein Gebrechen einzustellen, und er einzelne Defizite mit den übrigen Sinnesorganen ausgleicht, funktionieren derartige Adaptations- und Kompensationsmechanismen im höheren Alter nur

(1) Harms 1978, 123 f.

(2) Köster ZBlVerkmkd 9 (1963) 136.

(3) Seige ZfV 23 (1977) 156.

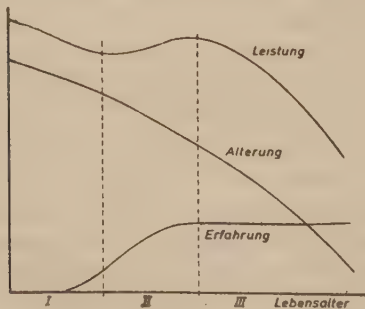
(4) Müller-Limmroth 1968, 160.

(5) v. Hebenstreit 1961, 56.

noch in sehr beschränktem Maße (1).

Wie sich aus den vorausgegangenen Ausführungen entnehmen ließ, ist der Kompensationsspielraum gerade beim alternden Kraftfahrer nur sehr schwer bestimmbar (2). Zu den angesprochenen Einzelaspekten des Nachlassens psychophysischer Leitungsfähigkeit muß gesagt werden, daß es sich jeweils um die im Durchschnitt zu erwartenden Angaben handelt. In manchen Fällen wird wohl begründet die kompensierende Kraft der Routine und Besonnenheit für bereits eingetretene psychophysische Leistungseinschränkungen angeführt; denn man hat es mit dem Ende einer zum Teil ausgedehnten Fahrpraxis zu tun (3).

Da längere Fahrpraxis in der Regel mit höherem Lebensalter verbunden ist, andererseits die Alterung und die Fahrerfahrung entgegengesetzte Einflüsse ausüben, schwächen sich diese Faktoren offenbar gegeneinander ab. Die schwer einzuschätzende Stärke des jeweiligen Faktors wird durch die Streubreite der in einzelnen Untersuchungen festgestellten Leistungsunterschiede, welche besonders im zunehmenden Alter beobachtet werden konnten, verdeutlicht (4).



Quelle:
Böcher (ZGeront 10
(1977) 174)

(1) Hartmann ZfV 14 (1981) 297.

(2) Lewrenz 1964, 118 f.

(3) Lewrenz KuV 1968, 113; Luff ÄrztlWschr 8 (1953) 184.

(4) Donges ZfV 26 (1980) 103.

Als ungeklärt muß es nach wie vor gelten, in welchem Ausmaß physiologische, sensorische und psychologische Funktionseinbußen Einflüsse auf die Leistungsfähigkeit des älteren Menschen ausüben. Entsprechendes gilt für die Kompensation von Leistungseinbußen.

In der Mehrzahl der in der Fachliteratur mitgeteilten Erfahrungen handelt es sich überdies um "kasuistische Betrachtungen". Statistisch gesicherte Erkenntnisse liegen hingegen kaum vor. Die Aussage Luffs (1), zwischen dem 70. und 75. Lebensjahr werde die Grenze der Fahrtauglichkeit unterschritten sein, mag zwar für einen Teil der Verkehrsteilnehmer zutreffen; in dieser Allgemeinheit ist sie jedoch bis heute noch nicht belegt. Feststellen läßt sich lediglich, daß das Lebensalter kein Kriterium für die Bewertung der Leistungsfähigkeit des Menschen im Straßenverkehr ist. Dennoch scheinen enge Zusammenhänge zwischen dem Lebensalter, der Leistungsschwäche und ihrer Kompensationsmöglichkeit zu bestehen.

7.4. Abschließende Bemerkungen zu Überforderungssituation des älteren Menschen im Straßenverkehr

In den vorausgegangenen Abschnitten der Arbeit wurde deutlich, daß sich die aufgrund des Erscheinungsbildes der von älteren Menschen begangenen Verkehrsdelikte sowie aufgrund der anhand von Einzeluntersuchungen vorgenommenen Analyse und Charakterisierung des älteren Verkehrsteilnehmers geäußerte Vermutung bestätigen ließ, daß dieser in besonderem Maße der Überforderung im Straßenverkehr unterliegt.

(1) Luff ÄrztlWschr 8 (1953) 185.

Die physisch und psychisch begrenzte Leistungskraft des älteren Menschen überschreitet in mancher ihm aufgezwungenen Verkehrssituation mit hohem Belastungsgrad seine Leistungsgrenze. Selbst ein normgemäßes Verhalten ermöglicht es dem durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer kaum, derartige Situationen zu meistern (1).

Eine Kompensation von Leistungsdefiziten scheint, wie der vorangegangene Abschnitt gezeigt hat, nur bedingt möglich zu sein. Verkehrsmedizinische und verkehrspsychologische Untersuchungen bestätigen die besondere Bedeutung der Überforderungssituation für den Verkehrsteilnehmer in höherem Lebensalter.

Aber auch Ergebnisse der Unfallursachenforschung können als Indiz für die Relevanz der Überforderung des alternden Verkehrsteilnehmers gewertet werden (2). Nahezu übereinstimmend kristallisierte sich nach den vorliegenden Untersuchungen die Nichtbeachtung von Vorfahrtsbestimmungen und Richtungsänderungen (3) heraus (4). Darüber hinaus erbrachte die Unfallursachenforschung, daß Unfälle, welche eher einem aggressiven Verhalten entsprechen (5), bei älteren Kraftfahrern eine ganz untergeordnete Rolle spielen (6). Ähnlich stellte Winkler fest, daß die Mehrzahl der Unfälle älterer Menschen bei relativ geringer Geschwindigkeit und fast ausschließlich im Zusammenhang mit Orientierungsfehlern auftraten (7). Vornehmlich

(1) Baumann DAR 35 (1966) 316 Fn 19 mwN; Müller HR 1975, 90 f; Stratenwerth 1966, 53 ff.

(2) Luff DAR 28 (1959) 89 f.

(3) Einordnen in den Verkehr, Einbiegen nach links, Umkehren, Rückwärtsfahren.

(4) Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 23 f; Dinges ZfV 26 (1980) 133; McFarland et al JGeront 19 (1964) 196.

(5) Falsches Überholen, Abkommen von der Fahrbahn, Auffahren.

(6) Dinges ZfV 26 (1980) 102; Funke 1966, 10; Huber 1982, 141; Wittenberg 1977, 38.

(7) Winkler 1965, 225.

läßt sich durch die Unfallursachenforschung die These der Überforderung stützen, weil ein Versagen des Verkehrsteilnehmers in höherem Lebensalter vorwiegend in "komplexen" Verkehrssituationen, in welchen in der Regel zusätzliche erhebliche Anforderungen an den Verkehrsteilnehmer gestellt werden (1), zu konstatieren ist.

Trotz der scheinbar überwiegend durch Überforderungssituationen ausgelösten Normbrüche des älteren Verkehrsteilnehmers läßt sich wohl generell von einer systembedingten Überforderung des älteren Verkehrsteilnehmers nicht sprechen; denn wie die vorangegangenen Abschnitte der Arbeit gezeigt haben, ist ein großer Teil der älteren Kraftfahrer durchaus in der Lage, ein Kraftfahrzeug sicher zu steuern. Allerdings gibt es auch einen Anteil von alternden Verkehrsteilnehmern, denen unverschuldet der Einfluß auf die Aktualisierung der Verkehrssituation entzogen ist, so daß in diesen Fällen eine systembedingte Überforderung anzunehmen ist. Will man hier nicht schon die Beteiligung am motorisierten Straßenverkehr zum Vorwurf erheben, ist eine Vorwerfbarkeit trotz tatbestandsmäßiger Handlungen nur schwer erkennbar.

Da sich "Unfehlbarkeit nicht erzwingen läßt" (2) und möglicherweise auch das "Niveau der Anforderungen sehr hoch veranschlagt ist" (3), läßt sich die Überforderungsproblematik wohl nur im Wege von Präventivmaßnahmen lösen. Für diesen Weg spricht vor allem die Tatsache, daß sich der Verkehrsteilnehmer höheren Lebensalters der Überforderungssituation nicht unbedingt bewußt zu sein braucht, darüber hinaus aber auch der Umstand, daß im Fall der Annahme einer unverschuldeten Überforderung ein sozial unerträgliches verkehrswid-

(1) Bschorr ZBlVerkmed 4 (1958) 237.

(2) Stratenwerth 1966, 72.

(3) Kaiser G 1970, 50.

riges Verhalten einer Ahndung nicht oder nur sehr eingeschränkt unterliegen dürfte(1). Auf die Präventivmaßnahmen, deren Aufgabe es sein muß, die als überfordert anzusehenden älteren Kraftfahrer von den noch als befähigt anzusehenden zu trennen, soll in einem folgenden Abschnitt eingegangen werden. Zunächst stellt sich aber die Frage, ob ähnliche Ursachenzusammenhänge, wie sie in der Straßenverkehrsdelinquenz festgestellt wurden, auch für die klassische Kriminalität des alternden Menschen konstatiert werden konnten. Schließlich ist zu klären, ob die vorwiegend im Rahmen der klassischen Alterskriminalität entwickelten Thesen auch zur Erklärung der Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen herangezogen werden können bzw. ob diese mit den vorliegenden Ergebnissen übereinstimmen.

(1) Zum Vorwurf muß es aber dem älteren Kraftfahrer reichen, wenn er sich nicht bemüht, "seine persönlichkeits-eigenen Kompensationsfaktoren zur vollen Entfaltung zu bringen, in echter Selbstbescheidung sich freiwillig Beschränkungen zu unterwerfen, Überforderungen wie Fahren in Hauptverkehrszeiten, zu langen Fahrstrecken, Nachtfahrten und ähnliches zu vermeiden und so in ständiger kritischer Selbstbeobachtung eine Übereinstimmung zwischen seinem Wollen und Können aufrechtzuerhalten" (Köster ZBlVerkmed 9 (1963) 138 f).

8. Die klassische Alterskriminalität

Die klassische Kriminalität des alternden Menschen scheint durch eine Reihe signifikanter Merkmale gekennzeichnet zu sein. Im wesentlichen wird in der Literatur angeführt, daß es sich auffallend häufig um Täter handelt, welche auf ein straffreies Leben zurückblicken können. Geschlechtsspezifische Einflüsse sollen sich verwischen, die Variationsbreite der Delikte abnehmen. Ferner wurde festgestellt, daß die große Mehrzahl der älteren Straftäter allein handelt, untere Sozialschichten nicht überrepräsentiert erscheinen und die Begehungsweise der Straftaten durch körperliche, aber auch durch geistige Schwäche gekennzeichnet zu sein scheint. Schließlich wird eine auffallende Konstanz der "Alterskriminalität" festgestellt (3 - 4 %). Angesichts des steigenden Bevölkerungsanteils der älteren Menschen in der Bundesrepublik wird allerdings darauf verwiesen, daß bezogen auf die Kriminalitätsziffer der Anteil der registrierten Kriminalität sinke (1).

8.1. Die Deliktsstruktur der klassischen Alterskriminalität

Die Deliktsstruktur der allgemeinen Kriminalität des Menschen im fortgeschrittenen Lebensalter wird überwiegend durch Diebstahlskriminalität bestimmt, wobei augenfällig ist, daß sich innerhalb der Diebstahlsdelikte mit zunehmendem Alter der Schwerpunkt von den Diebstählen unter erschwerenden Umständen zum einfachen Diebstahl hin verlagert (2). Während bei den Frauen ohnehin der einfache Diebstahl (Ladendiebstahl) überwiegt,

(1) Göppinger 1980, 493.

(2) StatB 1981; Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 260 ff.

gilt insbesondere für den Mann die statistische Entwicklung zu leichten Diebstahlsformen (1). Aggressionsdelikte sind demgegenüber nahezu unbedeutend; auch der Hehlerei, dem sexuellen Mißbrauch von Kindern und der Beleidigung ist statistisch weniger Bedeutung beizumessen, als dies in der Literatur geschieht (2).

Betrachtet man zunächst den Diebstahl anhand der Kriminalstatistik 1981, so läßt sich feststellen, daß sein Anteil an allen erfaßten klassischen Altersdelikten 80.86 % einnimmt (3) und damit deutlich über dem Anteil des Diebstahl an der allgemein in Erscheinung tretenden klassischen Kriminalität aller Altersgruppen liegt (36.39 %).

Die Beleidigungsdelikte sind statistisch nur zu 1.9% an der allgemeinen Altersdelinquenz ausgewiesen und liegen damit deutlich unter dem Anteil dieses Deliktes an der klassischen Kriminalität insgesamt (2.38 %). Beleidigungsdelikte wurden zu 2.9 % von älteren Menschen begangen.

Ähnliches gilt für die Hehlerei. 0.63 % der registrierten Delinquenten war 60 Jahre und älter. Der Anteil an den zutage getretenen Normbrüchen älterer Menschen betrug sogar nur 0.21 %. Allerdings ist auch der statistische Anteil aller Alterskollektive an der Hehlerei in Bezug auf die klassische Kriminalität sehr gering.

Auch die Quote älterer Straftäter an den Betrugsstraftaten ist bezüglich aller Altersdelikte erheblich geringer (3.1 %) als der Anteil der Betrugsstraftaten

(1) Der Ladendiebstahl liegt mit 85 - 90 % aller Fälle unter 100,- DM (StatB 1979 - 1981).

(2) Vgl. hierzu das folgende Kapitel (8.4.); StatB 1979-1981.

(3) Die Diebstähle wurden zu 8.2% von älteren Menschen begangen.

an den klassischen Normbrüchen insgesamt (8.4%), so daß nur 1.4% durch ältere Menschen begangen wurde.

Der sexuelle Mißbrauch von Kindern durch den betagten männlichen Delinquenten ist insoweit auffällig, als 60-jährige und ältere Männer 5.4% aller Verurteilten stellen und damit auch eine doppelt so hohe Beteiligung aufweisen wie in der gesamten klassischen Kriminalität die männliche Bevölkerung.

Weil ein auffallend großer Anteil älterer Menschen bei Verstößen gegen das Gesetz über die Verbreitung jugendgefährdender Schriften, das Milchgesetz und üble Nachrede registriert wurden, sind diese Delikte wohl unzutreffend als spezifische Altersdelikte bezeichnet worden (1). Betrachtet man die absoluten Zahlen der Verurteiltenstatistik für diese Normbrüche, so läßt die quantitative Analyse nur die Feststellung der Bedeutungslosigkeit dieser Gesetzesübertretungen für die Alterskriminalität zu.

8.2. Geschlechtsspezifische Besonderheiten der klassischen Alterskriminalität

Die Verurteiltenstatistik weist aus, daß 51.83% der 60-jährigen und älteren Personen weiblichen Geschlechts waren. Dieses Erscheinungsbild wurde durch eine Reihe von Untersuchungen bestätigt. Eine Erklärung hierfür mag sein, daß die registrierte klassische Alterskriminalität quantitativ vom einfachen Diebstahl bestimmt wird (80.68%). Unter den Dieben dominieren aber die Frauen im höheren Lebensalter (2).

(1) Feest/Feest 1974, 29.

(2) Für die Schweiz traf Fürst dagegen die Feststellung, daß im Alter keine Veränderungen des Anteils der Geschlechter bei den Verbrechen feststellbar ist (1:5). Fürst PsychNeurol 135 (1958) 124; Anonym (Dr. HK) Krim 14 (1960) 12.

Auch in qualitativer Hinsicht treten geschlechtsspezifische Unterschiede immer stärker zurück. Mit zunehmenden Alter wird die männliche Kriminalität der weiblichen immer ähnlicher; denn Gewalt- und Rohheitsdelikte spielen nur noch eine sehr untergeordnete Rolle. Signifikant scheint auch die mit dem steigenden Lebensalter abnehmende Variationsbreite der Delikte zu sein (1). Schließlich ließ sich auch feststellen, daß die Mehrzahl der alternden Straftäter allein handelte (2).

8.3. Vorstrafen und sozialer Status

Ein weiteres Charakteristikum verurteilter alter Menschen scheint zu sein, daß es sich im Vergleich zu den Gesamtverurteilten häufiger um Erstbestrafte handelt (3). Dies mag auch ein Grund dafür sein, daß die Kriminalität des alternden Menschen besonderes Interesse gefunden hat (4). Auch die Rückfallhäufigkeit des alternden Straftäters scheint geringer zu sein, und viele Täter im vorgerückten Lebensalter versterben, ohne vorher wieder straffällig geworden zu sein (5).

Relativ übereinstimmend wurde in vorliegenden Untersuchungen festgestellt, daß von drei mindestens 60 Jahre alten Verurteilten nur einer vorbestraft war (6).

(1) Göppinger 1980, 493; Koch 1970, 42; Quast SozA 11 (1962) 394; Ritzel MschrKrim 55 (1972) 350 f.

(2) Feest/Feest 1974, 28.

(3) Koch 1970, 60 ff.

(4) Göppinger 1980, 442.

(5) Ritzel MschrKrim 55 (1972) 349; v Schumann Geriatrie 5 (1975) 252

(6) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 259-273; Quast SozA 11 (1962) 394; Schulte MschrKrim 42 (1959) 138. Nach Ritzel MschrKrim 55 (1972) 349 waren 61% seiner Probanden Ersttäter. Glaus (ZPrevMed 1957, 309) gibt einen Anteil von 35.7% Vorbestrafter an; allerdings unter Bezugnahme auf Fürst (PsychNeurol 135 (1958) 123. Der Kreis der von Fürst untersuchten Täter setzte sich aber ausschließlich aus Geisteskranken zusammen.

Unter forensischen Gesichtspunkten kommt für ältere Täter der Feststellung eines Hirnabbauprozesses Bedeutung zu (1). Gerade unter den unzurechnungsfähigen oder nur eingeschränkt zurechnungsfähigen Tätern fanden sich viele nicht vorbestrafte Täter oder solche, deren Vorstrafen weit zurücklagen (2).

Bemerkenswert im Hinblick auf die betagten Ersttäter ist darüber hinaus, daß die Ehe sie offenbar weniger vor Straftaten schützt, als dies in jüngeren Jahren der Fall sein soll (3).

Demgegenüber stellte Koch (4) fest, daß es unter den betagten Rechtsbrechern Beziehungen zwischen dem Familienstand und der kriminellen Auffälligkeit gebe. Die Gruppe der Geschiedenen beiderlei Geschlechts zeigt nach seinen Untersuchungen die stärkste kriminelle Belastung.

Schließlich fiel auf, daß Unterschichten keinesfalls überrepräsentiert sind (5), sondern daß man einen überraschend hohen Anteil von Personen, welche auf ein festes Einkommen zurückgreifen konnten, unter den Normbrechern höheren Lebensalters fand (6).

Die im höheren Lebensalter berufs- bzw. erwerbstätigen Personen, vornehmlich die Selbständigen beiderlei Geschlechts, waren nach Untersuchungen von Koch (7) der Gefahr, kriminell auffällig zu werden, sogar stärker ausgesetzt als nicht erwerbstätige Personen. Im Hinblick auf die überwiegend erstmalige Straffälligkeit und die geringe Rückfallhäufigkeit manifestiert

(1) Schulte MschrKrim 42 (1959) 148; v Schumann Geriatrie 5 (1975) 57; Zingerle ArchfKrim 40 (1911) 1 ff.

(2) Mottel MKrim 17 (1943) 21; Ritzel MschrKrim 55 (1972) 349 schätzt den Anteil auf 10%.

(3) Amelunxen 1960, 26; Hallermann/Staak ÄrztlPr 19 (1967) 193 (90% waren verheiratet); Lewrenz 1966, 52; Olbermann 1936, 67f.

(4) Koch 1970, 81.

(5) Feest/Feest 1974, 30; Koch aa0 53.

(6) Amelunxen aa0, 26; Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 45 ff; Fopp 1969, 81 f; Lewrenz 1966, 53.

(7) Koch aa0 53 ff, 81.

sich die altersspezifische Bedeutung für Delikte, die durch die "Veränderung der Persönlichkeit mit reduziertem Kräftezustand, dem Abbau der sittlichen Hemmungen, der Egozentrität, den mangelnden Gemeinschafts- und Sozialgefühl, dem subjektiven Empfinden der Lebensunsicherheit und Kontaktschwäche, der Rechtshaberei, dem Starrsinn und dem Geltungsstreben bestimmt werden" (1).

Soweit demnach ein Mensch im höheren Lebensalter erstmalig straffällig wird scheint eine kritische Überprüfung seiner Persönlichkeit angezeigt. Dies gilt auch dann, wenn sich die Tat zunächst aus äußeren Umständen erklären läßt (2). Tiefgreifende Altersveränderungen können bei oberflächlicher Betrachtung übersehen werden; denn nicht selten hält ein alter Mensch seine Fassade durch automatisierte Handlungs- und Verhaltsabläufe aufrecht.

8.4. Der Stellenwert der Sexualdelikte für die klassische Alterskriminalität

Einen auffallend breiten Raum nehmen die Sexualdelikte des alten Mannes in der Literatur der Alterskriminalität ein (3). Insbesondere finden die in einem pädophilen Zusammenhang stehenden Straftaten betagter Männer schon seit über 100 Jahren größte Beachtung (4). Teilweise wird gerade dieses Delikt als spezifisches Altersvergehen angesehen (5). In der neueren Zeit wurde die Unzucht mit Kindern als das Sexualdelikt unserer Zeit bezeichnet (6).

(1) v Schumann Geriatrie 5 (1975) 252.

(2) Lewrenz 1966, 44.

(3) Fürst PsychNeurol 135 (1958) 120; Glaus ZPrevMed 1957, 305 ff; Galle ZStW 35 (1944) 188; Gerchow 1966, 34; Körner 1977; Hallermann BGerMed 26 (1969) 261 f; Mikorey 1957, 59 ff; Nass MschrKrim 37 (1954) 73; Schwarz MedjurGfr 11 (1971) 71 ff; Schneider HJ 1981, 529; Schulte MschrKrim 42 (1959) 138 ff; v Schumann Geriatrie 5 (1975) 252 ff; Poppe NJ 1969, 136.

(4) Kirn AZPsych 39 (1882) 216 ff; Hallermann/Staak ÄrztlP 19(1967) 189.

(5) Olbermann 1936, 48; Schwarz aaO; Zingerle ArchfKrim 40 (1911) 30.

(6) Nass MschrKrim aaO, 69.

Motivationspsychologisch wird angeführt, daß die Angst "vor sexuellem Versagen und die Ausrichtung der Sexualität in die Richtung des geringsten Widerstandes charakteristisch" sei (1). Auch wird darauf verwiesen, daß in einer nicht unbeträchtlichen Anzahl aller Fälle "initiative, aggressive und proaktive Minderjährige alte Männer verführen" (2). Dieser Umstand gibt sogar in der Literatur zu der Frage Anlaß, wer denn die Greise vor den Kindern schütze (3)?!

Bei den durch ältere Straftäter begangenen Delikten ließ sich hinsichtlich der Begehungsweise feststellen, daß die Anwendung körperlicher Gewalt und aggressive Sexualtaten nur eine geringe Rolle spielen (4).

Eine Vielzahl von Ursachen steht heute noch in der Diskussion (5). Ein Beispiel ist das Nachlassen der Potenz bei noch vorhandener Libido, welches zu sexuellen Drangzuständen führe, die mit gleichartigen Lebenspartnern nicht mehr bewältigt werden könnten (6), so daß die pädophile Entgleisung eher die Kennzeichnung der Ersatzhandlung trüge (7). Dabei soll das geschlechtliche Appetenzverhalten einfach eine notwendige Etappe umgehen, nämlich die der zwischenmenschlichen Annäherung. Die pädophile Neigung scheint weniger der Aufnahme geschlechtlicher Beziehungen zu dienen als der einseitigen Willensentscheidung, diese Handlung durchzuführen. Überwiegend ist es demnach auch uninteressant, ob der gewählte Partner ebenfalls zum Lustgewinn kommt, so daß gerade Ausdruck dieses Deliktes die erstarrte und egozentrische Einstellung des älteren Täters ist (8).

(1) Cabanis DZbIK 10 (1966) 217; Mikorey 1957, 59 ff.

(2) Körner aaO 69 mwN; Anonym Krim 14 (1960) 13; Birkenstock et al Pol 73 (1982) 139 ff; Fürst PsychNeurol 135 (1958) 120; Glaus ZPrevMed 1957, 306; Göppinger 1980, 498; Hallermann BGerMed 26 (1969) 261 f; Schneider HJ 1981, 531; v Schumann Geriatrie 5 (1975) 254; Skrinzi ÄrztlP 22 (1070) 5332.

(3) Bürger-Prinz/Lewrenz 1963, 218; Pakesch WKlnWschr 74 (1962) 919; Schulte MschrKrim 42 (1959) 145.

(4) Birkenstock et al Pol 73 (1082) 137; Glaus ZPrevMed 1957, 306; Hallermann/Staak ÄrztlP 19 (1967) 189 f; Körner 1977, 30-35; Schulte aaO 138.

(5) Vgl. dazu die Übersicht bei Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 36.

(6) Birkenstock aaO.

(7) Anonym Krim 14 (1960) 13 f; Exner 1944, 181; Lewrenz 1966, 50; Schulte MschrKrim 42 (1959) 143.

(8) Poppe NJ 1968, 138.

Zu einem ganz erheblichen Teil sollen die sexuellen Entgleisungen alter Männer auf eine senile Demenz zurückzuführen sein (1). Zumindest deutet aber die Form der Verfehlung darauf hin, daß möglicherweise ein bisher noch nicht erkannter Hirnabbauprozess stattfindet (2). Teilweise ist man auch der Auffassung, daß es sich bei Eigentumsdelikten um das typische Delikt der präsenilen Phase handle, während das Sittlichkeitsdelikt dasjenige der senilen Phase sei (3).

Soweit sich das Sexualdelikt aus der psychischen Struktur einiger alter Menschen ableiten läßt, haben nicht zuletzt verschiedene verhältnismäßig neuere Untersuchungen gezeigt (4), daß dieses Delikt keinesfalls die Bedeutung hat, die der ihr gewidmeten Beachtung proportional ist.

Es läßt sich vermuten, daß die Erfahrungen, welche anlässlich der Begutachtung älterer Sexualstraftäter gemacht werden konnten, auch für die Straßenverkehrsdelinquenten höheren Lebensalters von Interesse sind; denn auch bei den älteren Straßenverkehrsdelinquenten kann eine auffällige Verhaltensweise Ausdruck eines (unerkannten) hirnorganischen Psychosyndroms wie z.B. der senilen Demenz sein.

8.5. Typologie der Straftäter der (klassischen) Alterskriminalität

Überwiegend für den Täter klassischer Straftaten wurden verschiedene Tätereinteilungen vorgenommen. Fast in jeder Einteilung taucht (in Anlehnung an die Sexualdelikte) der geistesschwache Täter auf. So bildet etwa Nicoldani (5) zwei Tätergruppen. Zum einen handle es sich um Täter, welche von "Alters-

(1) Aschaffenburg MünchMedWtschr 55 (1908) 1962; Galle ZStW 35 (1914) 196; Fürst PsychNeurol 135 (1958) 124; Skrinzi ÄrztlP 22 (1070) 5332.

(2) Schwarz MedjurGfr 11 (1971) 73.

(3) Fürst PsychNeurol 135 (1958) 123; Lewrenz 1966, 45.

(4) Amelunxen 1960, 34; Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 35-43; Foop 1969, 44 ff; Koch 1970, 43; Pakesch WKlnWtschr 74 (1962) 917.

(5) Nicoldani MittIKrimV 1900, 158.

blödsinn" - dementia senilis - befallen sind, zum anderen gebe es diejenigen, die nicht die Züge ausgesprochener dementia senilis, sondern nur Charakteristiken psychischer Altersschwächen aufwiesen. Bei diesen Tätern würde das Greisenalter primäre Motive verstärken und die Kraft der sekundären Motive schwächen (1).

Pakesch (2) teilt die Täter höheren Lebensalters nach äußerlichen Motiven ein, und zwar in die passiv Kriminellen und die aktiv Kriminellen. Bei ersterer Gruppe sei der Dolus überwiegend nicht mehr vorhanden. Das Nachlassen vitaler Dynamik und allgemeiner Antriebsminderung führe zum Kleben an gegenständlichen Sachen und zum Verlust der Fähigkeit, auch größere Zusammenhänge zu überschauen, wie es der Funktionalismus der heutigen Gesellschaft fordere. Bei der an zweiter Stelle genannten Tätergruppe sei der Kriminelle überwiegend durch soziale Anpassung und dem für das Alter charakteristischen Kontaktverlust gekennzeichnet. Typisch sei das kurzschlußartige Auftreten eines Angriffs auf die Umgebung, nicht selten, um seiner Meinung Ausdruck zu geben und um sich Beachtung zu schaffen. Im Sexualdelikt des alternden Mannes würden sich aktive und passive Form der Kriminalität überschneiden.

Auch Fürst (3) sieht - ohne allerdings eine Typologie im strengen Sinne zu bilden - den typischen Alterstäter durch eine Kurzschlußhandlung gekennzeichnet, bei welcher ein Affekt oder Trieb mit unwiderstehlicher Gewalt von einem Greis Besitz ergreife, der momentan jede ethische Hemmung ausschließe. Da die Kurzschlußhandlung von der Qualität des Affektes oder Triebes

(1) Nicoldani MittIKrimV 1900, 161.

(2) Pakesch WKlnWschr 74 (1962) 919.

(3) Fürst PsychNeurol 135 (1958) 116; ebenso Anonym Krim 14 (1960) 12.

abhängig sei, erkläre sich auch ohne weiteres das Sexualdelikt.

Am meisten Anklang hat die Typologie von Bürger-Prinz/Lewrenz (1) gefunden, welche die folgende Einteilung jedoch nur für die Delinquenten vornehmen, bei welchen sich im Rahmen eines Strafverfahrens Zweifel an der strafrechtlichen Verantwortlichkeit ergaben. Danach handele es sich zum einen um Täter, deren hirnorganische Syndrome eindeutig umschreibbar sind wie senile oder arteriosklerotische Demenzzustände und fröhndementive Abbauerscheinungen. Davon zu unterscheiden sei die Gruppe der Rechtsbrecher, die involutive oder senile Wesensveränderungen aufweise. Schließlich trete die Personengruppe in Erscheinung, bei welcher die Straftaten auf dem Boden eines involutiven Vitalitätsschwundes und seinen sozialpsychischen Folgen erwachse, so daß man von einer lebensphasischen Dispositionsschuld sprechen könne. Dies bedeute, "daß das Delikt noch selbstverständlich aus Umweltursachen abzuleiten war, welche dem Täter nicht zum Vorwurf gereichen, während in der Unbeherrschbarkeit dieser Ursachen aus lebensphasischer Schwäche die - allerdings erheblich verminderte - Schuld hergeleitet werde" (2). Als Beleg werden von Bürger-Prinz/Lewrenz zwei Fälle geschildert, in welchen den Tätern durch die Ausweglosigkeit der Realität kaum noch die Freiheit für eigene Entscheidungen blieb, was nicht zuletzt auch auf die schwindende Kraft und mangelnde Fähigkeiten zurückzuführen war. Unglückliche situative Momente also und typische Aufladungen bei einer erstarrenden egozentrischen Reizbarkeit sollen in Verbindung mit involutiven Wesensveränderungen diese Menschen zum Täter werden lassen (3).

(1) Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 46.

(2) Bürger-Prinz/Lewrenz aaO 24 f; ders. 1963, 221.

(3) Hallermann/Staak ÄrztlP 19 (1967) 189.

9. Theorien der Alterskriminalität

Entsprechend der vorab gestellten Täterereinteilungen ist die am häufigsten verwendete Erklärung für die Kriminalität des alternden Menschen die These von der Kriminalität der Schwäche (1). Diese zuerst von Exner verwandte Erklärung (2) soll zum Ausdruck bringen, daß die präsenile und senile psychosomatische Situation, der altersbedingte Abbau der Körperkraft, der Sexualität und der cerebralen Dynamik eine ganze Reihe von Straftaten erschweren oder unmöglich machen (3). Die spezifische Alterskriminalität erwachse aus der Lebenssituation und sei daher Schwäche - und Dekompensationskriminalität (4). Die Kriminalität des alternden Menschen ließe sich besonders eng an biologische und psychologische Vorgänge knüpfen oder "an gewisse Veränderungen im psychophysischen System während der Rückbildungsjahre" (5). Soweit Altersdelikte nicht auf psychopathologische Faktoren rückführbar seien, beruhten sie weitgehend auf einer lebensphasischen Determination (6).

Demgegenüber soll das früher häufig diskutierte "Klimakterium virile" (7) sowohl aus endokrin-hormonalen als auch aus psychischen Gründen nicht als Ursache angesehen werden können (8).

-
- (1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 269; Amelunxen 1960, 20; Bürger-Prinz/Lewrenz 1961; Göppinger 1980, 497; Hallermann/Staak ÄrztlP 19 (1967) 187; Quast SozA 11 (1962) 393; Schulte MschrKrim 42 (1959) 142; v Schumann Geriatrie 5 (1975) 251.
 - (2) Exner 1944, 180.
 - (3) Ähnlich schon Aschaffenburg (MünchMedWschr 55 (1908) 1963), der ausführt, daß mit Ausnahme der Sexualdelinquenz, welche überwiegend auf eine Verblödung zurückzuführen sei, es sich schon aus der Natur der Sache ergebe, daß mangelnde körperliche und geringe geistige Kraft eine Reihe von Delikten praktisch ausschließen.
 - (4) Hallermann BGerMed 26 (1969) 259, 263.
 - (5) Nass 1973, 188.
 - (6) Ritzel MschrKrim 55 (1972) 345.
 - (7) Olbermann 1936, 38.
 - (8) Schwarz MedJurGfr 11 (1971) 71.

Die deliktischen Handlungen alter Täter würden dementsprechend lebensphasischem Wandel unterliegen, und spiegelbildlich entspräche die zeitliche Abfolge dem Verfall (1), so daß z.B. die mit Inzest und Schändung beginnende Asozialität oft im senilen Exhibitionismus ende (2). Ganz allgemein trage daher die Handlung den dem Abbau entsprechenden "Ersatzcharakter".

Etwas modifiziert versteht Cabanis (3) die Schwäche-kriminalität überwiegend physisch, wobei allerdings auch ein geistiger Vitalitätsschwund als Erklärungsmöglichkeit der Delinquenz älterer Menschen nicht völlig auszuschließen sei. Dies zeige sich dann im geistig-seelischen Bereich, und zwar in der Unfähigkeit dieser Täter, in ausreichender Weise Gegenvorstellungen zu entwickeln bzw. Hemmungsmechanismen einzuschalten, weil dazu notwendige Energien nicht mehr bereitgestellt werden könnten.

Schneider (4) meint, daß sich die Alterskriminalität auf hirnorganische Abbauprozesse zurückführen lasse, im wesentlichen aber eine Kriminalität "der Torschlußpanik" sei. Alterskriminalität ereigne sich in erhöhtem Maße unter Menschen, welche rein äußerlich noch an den normalen gesellschaftlichen Prozessen teilnehmen und an ihren sozialen Positionen festhalten, obwohl bereits jüngere Menschen ihre gesellschaftliche Stellung einnehmen müßten. Es handele sich somit bei vielen älteren Menschen um eine Scheinintegration, aus welcher soziale und psychische Konflikte entstehen. Diese Schwierigkeiten würden die Begehung einer Straftat fördern. Die Gesellschaft begünstige diese scheinbare Eingliederung, da sie für ältere Menschen keine ausreichenden Rückzugsstrategien entwickelt habe. Die ab-

(1) Amelunxen 1960, 32.

(2) Grassberger Krim 11 (1957) 86.

(3) Cabanis DZBlK 10 (1966) 216.

(4) Schneider HJ 1981, 533.

nehmende Alterskriminalität sei darauf zurückzuführen, daß die gezielte und geordnete Ausgliederung des älteren Menschen insgesamt zugenommen habe. Hierdurch sei die Möglichkeit zu sozialen Konflikten gemindert, die informelle Kontrolle (z.B. durch Altersheime etc.) nehme hingegen zu.

Eine weitere These zur Erklärung der Alterskriminalität gibt Hallermann (1). Er sieht die Hauptursache der Altersdelinquenz in der Aufrechterhaltung des einmal früher gewonnenen Lebensstandards. Der alte Mensch gerate in eine Krise und besitze nicht mehr die Kraft, sich den gütigen, viel zu schwierig gewordenen Wettbewerbsbedingungen anzupassen.

Albrecht/Dünkel (2) gehen von einem kontrolltheoretischen Ansatz aus, welchen sie um die Annahme differentieller Gelegenheiten erweitern. Sie stützen sich dabei auf die Vermutung, daß die Intensität sozialer Überprüfung nachlasse, die informelle Kontrolle sich verstärke, gleichzeitig aber auch das Ausmaß persönlichkeitsinterner Überwachung zunehme. Ihrer These liegt die Annahme zugrunde, daß älteren Menschen in der Regel mit mehr Toleranz begegnet werde. Zum Beleg ihrer Annahme beziehen sie sich auf eine Untersuchung, welche sich mit der Strafverfolgungspraxis beim Diebstahl beschäftigte. Aus dieser Analyse habe sich ergeben, daß bei den über 60-jährigen das Strafverfahren überdurchschnittlich häufig eingestellt wurde, obwohl hinsichtlich der Schadenshöhe kaum Differenzen zu anderen Fällen auftraten.

(1) Hallermann BGerMed 26 (1969) 260.

(2) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 269.

Darüber hinaus gehe der ältere Mensch von einem höheren Bestraftenrisiko aus, und es bestehe in dieser Altersgruppe bedingt durch Abhängigkeitsverhältnisse sozialer und persönlicher Art eine hohe Konformitätsbereitschaft. Das Ausmaß und die Häufigkeit von Kriminalität seien allerdings abhängig von "situations- und konstitutionsbedingten" Gelegenheiten. Durch den Rückzug aus verschiedenen Handlungsfeldern (z. B. Beruf und Straßenverkehr) sowie durch veränderte Quantität und Qualität sozialer Kontakte und Kontaktmöglichkeiten seien Lebensbereiche versperrt, welche erst die Möglichkeit zu kriminellen Handlungen schaffen würden.

10. Stellungnahme zu den Theorien der Alterskriminalität

Es stellt sich nun die Frage, inwieweit die dargestellten Thesen mit den sich aus dieser Untersuchung ergebenden Zusammenhängen in Einklang bringen lassen.

Obwohl sich feststellen ließ, daß ein gewisser Zusammenhang zwischen klassischer Kriminalität und Straßenverkehrsdelinquenz besteht, wird aufgrund der Besonderheiten der Verkehrssituation die Formulierung einer umfassenden Alterskriminalitätstheorie erschwert.

Aufgrund des hohen Anteils von Erstbestraften liegt die Vermutung nahe, daß bei einem großen Anteil der registrierten Delinquenten physische oder psychische Defizite Verhaltensauffälligkeiten verursachen. Die Erkenntnisse sind allerdings bisher dürftig. Zwar bestätigen eine Reihe von Einzeluntersuchungen die geäußerten Annahmen. Die Beobachtungen erstreckten sich jedoch überwiegend auf Sittlichkeitsdelinquenten. Zudem basieren die Forschungsergebnisse nur auf solchen Personen, welche als Täter begutachtet wurden (1). Insoweit läßt sich also die These der Schwächekriminalität nur mit Vorsicht bestätigen.

Die These der Schwäche gibt jedoch für den Bereich der klassischen Kriminalität insoweit eine Erklärungsmöglichkeit, als statistisch eine Abnahme der Gewaltdelikte und der Straftaten verzeichnet werden kann, die Flexibilität und ausdauernde Geschicklichkeit voraussetzen.

Auch für den Bereich der Verkehrsdelinquenz konnte registriert werden, daß die aggressiven und durch

(1) Bürger-Prinz/Lewrenz 1961; Pakesch WklnWschr 74 (1962) 917 ff; Ritzel MschrKrim 55 (1972) 345 ff.

verstärkte kriminelle Energie geprägten Verhaltensweisen beim älteren Menschen nur von untergeordneter Bedeutung waren.

Den Kritikern der Erklärung der Alterskriminalität durch die These der Schwäche (1) ist zuzugeben, daß in diesem Bereich ein Strukturwandel stattgefunden hat, der den Begriff der Ersatzhandlung in der häufig verwendeten Form als äußerst zweifelhaft erscheinen läßt; insbesondere im Hinblick auf die Überforderungssituation dürften der Fruchtbarkeit der Annahme - die Kriminalität äußere sich in einer Ersatzhandlung - Grenzen gesetzt sein. Dieser Einwand vermag zwar den Aussagewert der Kriminalität aus Schwäche zu mindern, trifft sie jedoch nicht in ihrem wesentlichen Inhalt. Immerhin konnte für den Bereich der Verkehrsstraftaten ein starker Zusammenhang zwischen körperlichen Abbauerscheinungen und Auffälligkeiten älterer Verkehrsteilnehmer festgestellt werden.

Für eine Kriminalität aus einer Abbau- und Schwächehaltung scheint darüber hinaus ein schon von Aschaffenburg bemerktes Phänomen zu sprechen (2). Er beobachtete, daß ein erheblicher Anteil erstmalig bestrafter alter Menschen eine Zweijahresfrist nach der Verübung der Straftat nicht überlebte. Ähnliche Feststellungen teilte auch Schneider mit (3).

Diese Bemerkungen stehen in Einklang mit den von Baltes/Schaie (4) zitierten amerikanischen Längsschnittuntersuchungen zur Intelligenzleistung älterer Menschen. Bei medizinischen und psychologischen Untersuchungen sowie bei Intelligenztests konnten regelmäßig in einem Zeitraum bis zu 2 Jahren vor dem Tod des Probanden eine niedrigere Intelligenzleistung festgestellt

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270; Kürzinger 1982, 208.

(2) Aschaffenburg MünchMedWschr 55 (1908) 1962 f.

(3) Schneider HJ 1981, 535 mwN.

(4) Baltes/Schaie Psychologie heute Nr. 4 (1974) 64.

werden, als bei den Durchschnittsprobanden. Auch die Tatsache, daß ein erheblicher Anteil der alternden Straftäter (einschließlich Straßenverkehr) Einmaltäter waren, also bis zu ihrem Tod nicht mehr straffällig wurden (1), scheint die Schwächethese zu stützen.

Den Einwänden Kürzingers (2), die Kriminalität der Schwäche sei als Erklärung zu allgemein und vermittele ein Bild des Alters, das erst im höheren Lebensalter erreicht wird, kann zweierlei entgegengehalten werden. Wie bereits eingangs erörtert wurde, ist zum einen der Alterungsvorgang des Menschen sehr unterschiedlich. Schon ab dem 60. Lebensjahr kann bei einem wohl nicht unerheblichen Anteil der Bevölkerung der Alterungsprozeß bereits deutlich fortgeschritten sein. Wenn also ein Mensch im Bereich dieses Lebensalters erstmalig als Straftäter auffällig wird, ist auch bei einer "scheinbar gegebenen Geschlossenheit des Zusammenhanges mit der Daseinsführung, dem Lebensstandard und dem Persönlichkeitsbild des Täters der Motivationszusammenhang besonders sorgfältig zu überprüfen"(3). Selbst einem einwandfreien Motivzusammenhang kann bei Veränderung des Vitalstatus nicht mehr getraut werden. Daher ist die Aussage, die Kriminalität der Schwäche vermittele ein Bild, was erst im höheren Lebensalter erreicht werde, wohl unzutreffend. Zum anderen ist aber auch dem Einwand der Allgemeinheit und Begrenztheit von Erklärungsmöglichkeiten bisher jede der bekannten Kriminalitätstheorien ausgesetzt. Soweit überhaupt empirisch prüfbare Hypothesen aufgestellt wurden, handelte es sich jeweils um statistische und probabilistische Aussagen.

Ein weiterer die Schwächethese stützender Umstand ist die Tatsache, daß sowohl im Bereich der klassischen Alterskriminalität als auch für die Verkehrsdelinquenz festgestellt werden konnte, daß ein ganz erheblicher

(1) Ritzel MschrKrim 55 (1972) 349.

(2) Kürzinger 1982, 208.

(3) Lewrenz 1966, 44.

Anteil der registrierten Straftäter der Mittelschicht angehörten (1). Sie bezogen ein tragendes Einkommen und lebten häufig noch mit ihrer Familie zusammen. Diese Menschen sind zwar rein äußerlich noch eng mit der Gesellschaft verbunden und scheinbar in ihr sicher eingebettet. Sie sind dadurch aber auch allen Wandlungsprozessen und Einflüssen des täglichen Lebens ausgeliefert. Die nachlassende Vitalität erlaubt es nicht allen älteren Menschen sich an die rasch verändernden Konditionen anzupassen. Infolgedessen kann es zu sozialen und psychischen Konflikten kommen, welche sich kriminalitätsfördernd auswirken können (2).

Die These der Schwächekriminalität läßt darüber hinaus den relativ geringen Anteil älterer Menschen an der Gesamtkriminalität plausibel erscheinen. Die Auffassung, dieser Umstand resultiere aus der höheren Konformitätsbereitschaft älterer Menschen, sowie die Annahme, daß mit zunehmenden Alter eine abnehmende Risikobereitschaft festgestellt werden könne, widersprechen der vertretenen Ansicht nicht. Vielmehr können Risiko- und Konformitätsbereitschaft Ausdruck eines ängstlichen Gehorsams oder eines zunehmenden Resistenzverlustes und Durchsetzungsvermögens sein.

Ein positiver Einfluß auf die Konstanz der registrierten Alterskriminalität der letzten Generation mag trotz des steigenden Bevölkerungsanteils durch den Umstand bedingt sein, daß diese Generation im hohen Maße "abgehärtet" ist. Sie hat die Wechselfälle des Lebens erlebt. Ihr Leben war vielfach geprägt durch wirtschaftliche Unsicherheit und Machtlosigkeit des Einzelnen. Weniger ist es vielleicht resignierender Gleichmut als unbewußte Vororganisation des Alterns und bescheidenes Bejahen der Lebenssituation (3). Desweiteren

Feest/Feest 1974, 30.

(2) Bürger-Prinz/Lewrenz 1961.

(3) Hallermann BGerMed 26 (1969) 264.

ist mit der gezielten und geordneten Ausgliederung alter Menschen aus ihrem gesellschaftlichen Leben sowie der materiellen Sicherung eine Abnahme sozialer Konflikte verbunden. Damit ist auch Gelegenheit zur Kriminalität in einem geringeren Maße gegeben. Dem potentiellen Täter lebensphasischer Dispositionsschuld hat die Gesellschaft durch die materielle Absicherung einen wesentlichen Konfliktbereich weitestgehend abgenommen.

Immerhin erscheint die Schwächethese ergänzungsfähig und zwar durch die auch von Albrecht/Dünkel (1) angeführte Annahme der differentiellen Gelegenheiten. Vornehmlich für den Bereich der Straßenverkehrsdelinquenz erscheint diese Ansicht tragfähig; denn der Rückzug des alternden Menschen aus dem Bereich des motorisierten Straßenverkehrs schränkt ihn von vornherein in der Möglichkeit ein, überhaupt auffällig zu werden. Dieser Gedanke fand bereits in der vorliegenden Untersuchung zur effektiven Ermittlung der Straßenverkehrsdelinquenz betagter Menschen Berücksichtigung, indem die registrierte Kriminalität der Älteren an ihrer Verkehrsbeteiligung gemessen wurde. Auch die Unfallursachenforschung bedient sich schon seit Jahrzehnten dieses Gedankens zur Ermittlung der "Gefahraussetzung" verschiedener Personengruppen (exposure to risk).

Demgegenüber ist der kontrolltheoretische Ansatz der These der Schwächekriminalität unterlegen. Er vermag nämlich nur viel begrenzter Erklärungsmöglichkeiten für die Vergehen im Alter aufzuzeigen. Zum einen deshalb, weil sich dieser Erklärungsansatz nur auf dem Boden sozialer Definitions- und Selektionsprozesse bewegt und somit allein Aussagen über die Entstehung des Erscheinungsbildes bzw. über die unter-

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270.

schiedliche statistische Kriminalitätsbelastung älterer Menschen geben kann. Zum anderen ist aber hinsichtlich des Aussagewertes deshalb erhöhte Vorsicht geboten, weil die Erklärungsmöglichkeiten des Erscheinungsbildes sich in erheblich stärkerem Umfang auf bloße Vermutungen stützt als die vertretene ätiologische These. Untersuchungsergebnisse über selektive Prozesse sind im Bereich der Altersdelinquenz sehr rar. Schließlich darf auch bezweifelt werden, daß sich die äußerst geringe statistische Belastung der Menschen fortgeschrittenen Lebensalters überwiegend auf die Tatsache zurückführen läßt, daß älteren Menschen mit mehr Toleranz begegnet wird und bei ihnen vermehrt Abweichungen geduldet werden. Gewisse Einflüsse mögen aber durchaus bestehen.

Eine weitere kritische Anmerkung gilt der Annahme der verstärkten informellen Kontrolle. Wie gezeigt wurde, liegen speziell hinsichtlich der Strafverfolgungspraxis bei Menschen in vorgerücktem Lebensalter nur wenige Untersuchungen vor. Bisher konnte für ältere Menschen im Straßenverkehr über den Bagatellbereich hinaus nicht festgestellt werden, daß ihnen mit mehr Toleranz begegnet wird. Auch die zunehmende Verwendung des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens bei Verkehrsunfällen für die Klärung zivilrechtlicher Ansprüche läßt es der Person, die ihre wirtschaftlichen Interessen verfolgt, in der Regel gleichgültig erscheinen, welcher Altersgruppe der Schädiger angehört. Des weiteren haben auch bis jetzt Dunkelfeldforschungen nicht ergeben, daß das höhere Lebensalter des Täters auf die kriminelle Reizbarkeit der Bevölkerung von erheblichem Einfluß ist.

Schließlich spricht gegen einen rein kontrolltheoretischen Ansatz, daß die informelle Kontrolle der älteren Bevölkerung durch Anstalten, wie etwa durch Altersheime, nur in sehr viel geringerem Umfang stattfindet, als dies gelegentlich angenommen wird (1). Der Großteil der älteren Menschen lebt heute allein. Die Großfamilie, in welcher drei oder sogar vier Generationen unter einem Dach lebten, gibt es in der Bundesrepublik nur noch in Ausnahmefällen. Die Zahl der in Altersheimen lebenden Menschen ist äußerst gering.

Nach Albrecht/Dünkel (2) sollen 4 % der 65-jährigen und Älteren in einem Altersheim leben. Auf der Basis der durch das Statistische Bundesamt für April 1971 im Rahmen des Mikrozensus ermittelten Wohnverhältnisse älterer Menschen ergibt sich sogar nur ein Anteil von 0.6 % der in Altersheimen untergebrachten Personen über 65 Jahre. Insgesamt war nur etwa 1 % der betagten Bevölkerung in Anstalten untergebracht (3).

Letztlich läßt sich auch das von der allgemeinen Alterskriminalität beachtlich divergierende Bild durch die These der Überforderung aus Schwäche eher erklären als durch einen kontrolltheoretischen Ansatz. Eindeutig hat das Erscheinungsbild für den Bereich des Straßenverkehrs die Dominanz der (überwiegend) fahrlässigen Delikte ergeben. Dies ließ sich auch in der Begehungsweise an Hand der einzelnen Verkehrsvergehen bestätigen. Würde man dem kontrolltheoretischen Ansatz als Erklärung für die Erscheinung der Alterskriminalität folgen, so müßten gerade die vorsätzlichen Delikte in den Strafverfolgungsstatistiken im Vordergrund stehen, da den fahrlässigen Vergehen älterer Menschen

(1) Schneider HJ 1981, 528.

(2) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 270.

(3) Eigene Berechnungen nach StatB 1971 a, 71.

nach diesem Erklärungsansatz überwiegend mit Nachsicht begegnet werden soll.

Geht man allerdings davon aus, daß dem Menschen höheren Lebensalters gleichermaßen mit Toleranz, d. h. auch über den Bagatellbereich hinaus begegnet wird, so ließe sich auch das Erscheinungsbild der Altersdelinquenz aus kontrolltheoretischer Sicht erklären. Für diese Annahme fehlt aber jeder Anhaltspunkt.

Wenn nun eingewendet wird, die Statistik der betagten Verkehrsdelinquenten zeige tatsächlich für die letzten Jahre einen nicht unerheblichen Anteil der vorsätzlichen Delikte, so läßt sich dem entgegenhalten, daß dies auf eine strukturelle Verschiebung der registrierten Verkehrsdelinquenz insgesamt zum vorsätzlichen Delikt hin zurückzuführen ist. Hier liegt eher die Vermutung nahe, daß sich die strukturelle Veränderung der registrierten Verkehrsstraftaten auf eine generell veränderte Verfolgungspraxis zurückführen läßt.

Da der Straftäter im höheren Lebensalter nur in Ausnahmefällen medizinisch bzw. psychiatrisch begutachtet wird (1), fehlt für die Absicherung der Entscheidung, ob biologische Abbauprozesse oder soziale Definitions- und Selektionsvorgänge im Vordergrund stehen, noch gewichtiges Datenmaterial. Anhand der vorliegenden Untersuchung, insbesondere aber auch der herangezogenen Arbeiten im medizinisch-psychologischen Bereich der Eignungsbegutachtung sowie der Unfallprophylaxe wird die Vermutung der Schwächekriminalität des älteren Menschen bestärkt.

(1) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 269; Feest/Feest 1974, 30.

11. Konsequenzen für die Kriminalprophylaxe

Wie sich gezeigt hat, ist die Gefährdung durch den älteren Kraftfahrer im motorisierten Straßenverkehr nicht überzubewerten. Sie muß jedoch erheblich höher eingestuft werden, als das statistische Bild der Verkehrsdelinquenz zunächst vermuten läßt. Darüberhinaus kann angenommen werden, daß die Verkehrsdelinquenz des älteren Menschen zu einem nicht unerheblichen Anteil einer Überforderungssituation entspringt. Der Kraftfahrer ist häufig selber nicht in der Lage, das Ausmaß seiner Eignungseinschränkungen zu erkennen. Ein durchaus kompensierbarer Mangel etwa die abnehmende Sehschärfe, welche durch das Tragen von Augengläsern oder durch die bewußt geringer gehaltene Geschwindigkeit ausgeglichen werden könnte, wird vom Kraftfahrer u. U. deshalb nicht kompensiert, weil er den Mangel nicht kennt. In diesen Fällen sieht sich der Kraftfahrer Situationen gegenüber, welche er nach Beurteilung Dritter zu vertreten hat, denen er aber tatsächlich ohne sein Wissen nicht gewachsen ist. Die Gefahr der Fehlbeurteilung Dritter im Hinblick auf die Fahrtauglichkeit dieses Personenkreises beruht darauf, daß von ihnen die Einschränkung ohne medizinische Kenntnisse nicht ohne weiteres bemerkt wird. Dies muß namentlich dann gelten, wenn verdeckte Mängel vorliegen und die Fehlleistung auf einen äußerlich geordneten Ursachenzusammenhang zurückzuführen ist, so daß die Hinzuziehung von Sachverständigen von vornherein als überflüssig erachtet wird.

In besonders starkem Maße besteht für den älteren Verkehrsteilnehmer aufgrund körperlicher Abbauerscheinungen und Wesensveränderungen die Gefahr, sich unerkannt schuldlos einer Überforderungssituation im Straßenverkehr auszusetzen und infolge-

dessen einen Straftatbestand zu verwirklichen. Zweifellos muß diesem Umstand begegnet werden. Es sind aber auch Maßnahmen präventiver Kontrolle für die älteren Verkehrsteilnehmer zu treffen, welche trotz Kenntnis ihrer Eignungsmängel weiterhin am Straßenverkehr teilnehmen.

Gesetzliche Regelungen, welche eine Auseinandersetzung mit der Frage erforderlich machen, ob ein Kraftfahrer die erforderliche Eignung besitzt, um am Straßenverkehr teilzunehmen, enthalten das StVG, die StVZO, das StGB und die StPO.

11.1. Die gesetzlichen Grundlagen der Teilnahme älterer Menschen am Straßenverkehr und die Auslegung dieser Bestimmungen durch Judikative und Exekutive (unter besonderer Berücksichtigung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen)

§ 1 StVZO geht von dem Grundsatz der allgemeinen Verkehrsfreiheit aus (1), indem er festlegt, daß grundsätzlich jedermann zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen ist, "soweit nicht für die Zulassung zu einzelnen Verkehrsarten eine Erlaubnis vorgeschrieben ist" (2).

Darüber hinaus ist der Grundsatz der Verkehrsfreiheit durch § 2 StVZO eingeschränkt. § 2 StVZO bestimmt, daß derjenige, welcher sich "infolge geistiger und körperlicher Mängel nicht sicher im Verkehr bewegen

(1) Jagusch 1981 § 1 StVZO Rn 1.

(2) Vgl. § 1 Satz 1 StVZO.

kann", nur dann am Straßenverkehr teilnehmen darf, wenn Vorkehrungen für die Ungefährlichkeit seiner Verkehrsteilnahme getroffen sind. Die Zweckmäßigkeit einer Maßnahme muß sich an den Umständen des Einzelfalls orientieren (1). Die Dienstanweisungen (DA) zu den §§ 2 u. 3 StVZO sehen in Anm. (3) vor, daß Defizite, welche "durch das Nachlassen der Kräfte im Alter" bedingt sind, den körperlichen oder geistigen Mängeln (i.S. des § 2 StVZO) zuzuordnen sind. Zur Beurteilung der Frage, ob ein Mangel so gravierend ist, daß die Gefährdung Dritter zu besorgen ist, muß vor allem im Hinblick auf den älteren Kraftfahrer die Kompensation von Mängeln beachtet werden. Wie in den vorausgegangenen Abschnitten der Arbeit dargelegt wurde, sind gerade beim älteren Verkehrsteilnehmer vikariierende Leistungen denkbar. Das Alter allein ist daher kein Umstand, der einen "Mangel" i.S. des § 2 StVZO vermuten läßt (2). Diese Auslegung vertritt auch die Rechtsprechung (3). Gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 StVZO obliegt dem Verkehrsteilnehmer eine eigenständige Pflicht, Vorsorgemaßnahmen für die Ungefährlichkeit seiner Verkehrsteilnahme zu treffen. Entsprechendes gilt für die Minderung der Fahrsicherheit durch den Einfluß des Alters (4). Somit trifft einen hochbetagten Führerscheininhaber eine eigenständige Verpflichtung zu prüfen, ob er noch die nötigen Fahreigenschaften besitzt (5).

Der Grundsatz der allgemeinen Verkehrsfreiheit wird weiterhin durch § 3 StVZO eingeschränkt. Diese Vorschrift bestimmt, daß ungeeigneten Fahrzeugführern die Teilnahme am Straßenverkehr zu untersagen ist oder notwendige Auflagen anzuordnen sind. Die Behörde

-
- (1) So z.B. auch an der Frage, ob der Betroffene ein Fahrzeugführer oder ein Fußgänger ist; denn diese Vorschriften gelten gleichermaßen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer.
(2) OVG Bremen DAR 38 (1969) 54.
(3) BVerwG VRS 30, 386.
(4) Lütke/Meier/Wagner § 2 StVZO Anm. 2.
(5) OLG Celle DAR 21 (1951) 16.

hat die Nichteignung des Betroffenen nachzuweisen; soweit die Verwaltung begründet die Fahreignung eines Kraftfahrers anzweifelt, ist dieser verpflichtet, bei der Feststellung seiner Eignung aktiv mitzuwirken (1). Diese Verpflichtung begründet sich aus den besonderen Gefahren, die die Teilnahme am Straßenverkehr mit sich bringt. Der Schutz der Allgemeinheit verlangt, vor einem potentiell fahruntauglichen und gefährlichen Fahrer geschützt zu werden. Dessen persönliche Interessen haben jedenfalls dann zurückzustehen, wenn verkehrsrelevante Auffälligkeiten bereits Anlaß zur Besorgnis gegeben haben.

§ 3 StVZO ermächtigt darüber hinaus die Verwaltungsbehörde, zur Vorbereitung ihrer Entscheidung alternativ oder kumulativ die Beibringung folgender Nachweise zu verlangen:

1. Ein amts- oder fachärztliches Gutachten.
2. Das Gutachten einer amtlich anerkannten medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle.
3. Das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr.

Die Bedeutung des § 3 StVZO beschränkt sich allerdings auf das Führen von führerscheinfreien Fahrzeugen oder das Führen von Tieren; denn für Bewerber um eine Fahrerlaubnis sind die Regelungen des § 12 StVZO und für Inhaber einer Fahrerlaubnis die des § 15 b StVZO die Spezialvorschriften.

11.1.1. Die Erteilung der Fahrerlaubnis

Gemäß §§ 1, 4 StVZO, § 2 StVG bedarf derjenige, welcher ein Kfz mit einer Höchstgeschwindigkeit über 6 km/h im Straßenverkehr führen will, einer Fahrerlaubnis. Neben den gesetzlichen Anforderungen an den Fahrerlaubnisbewerber (§§ 6 ff StVZO) ermittelt die Behörde

(1) BVerwGE 11, 274-276; bei Weigerung kann die Fahrerlaubnis entzogen werden, da die Behörde aus diesem Verhalten den Schluß ziehen kann, der Betroffene trachte danach, seine "Fahreignung ausschließende Mängel zu verbergen".

gemäß § 9 StVZO von sich aus die Eignung des Antragstellers. In Verbindung mit § 12 StVZO ist die Behörde ermächtigt, im Falle der Bedenken gegen die Eignung des Kraftfahrers alternativ oder kumulativ die bereits zu § 3 StVZO erwähnten Begutachtungen zu fordern. Bis Ende 1982 war für einen Fahrerlaubniserwerber, der 60 Jahre und älter war, sein Lebensalter von Bedeutung (1). In entsprechenden Bundesrichtlinien, welche am 7.10.1969 veröffentlicht wurden, war festgelegt, daß Fahrerlaubnisbewerber, die das 60. Lebensjahr vollendet hatten, ein amtsärztliches Gutachten beibringen mußten (2), woran sich bei unklarer Sachlage oder nach Vorschlag des Amtsarztes eine medizinisch-psychologische Untersuchung anschloß, u.U. sogar eine Fahrprobe angeordnet wurde (3). Diese Vorschrift ist in den (bundeseinheitlichen) Eignungsrichtlinien vom 28.12.1982 (4) ersatzlos gestrichen worden. Insoweit wurde der Rechtsprechung Rechnung getragen, welche für die Einschränkung der Fahrerlaubnis und deren Entziehung schon seit langem den Standpunkt vertrat, daß die bestehenden Vorschriften die Behörde zur Anordnung der Beibringung eines Gutachtens allein aufgrund des Lebensalters nicht ermächtige (5). Für einen 85-jährigen hat das Bundesverwaltungsgericht (6) diese Frage offen gelassen. Vor allem die öffentliche Meinung, der alternde Kraftfahrer werde durch eine derartige Untersuchung diskriminiert, hat zu einer ersatzlosen Streichung dieser Regelung geführt. Ab dem 1.1.1983 (7) ist ein älterer Kraftfahrer, der sich um eine Fahrerlaubnis bewirbt, nur dann von einem Amtsarzt zu untersuchen, wenn andere Gesichtspunkte als das Alter berechnete Zweifel an seiner uneingeschränkten Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen aufkommen lassen. Für diesen Fall kann die Behörde die bereits in § 3 StVZO genannten Untersuchungen anordnen.

(1) OVG Bremen DAR 38 (1969) 54.

(2) VKBL 1969, 638 II Nr. 3.

(3) Böcher ZGeront 12 (1977) 180 ff.

(4) AmtsblBln 33 Nr. 2 (1983) 27-34.

(5) VGH Baden-Württemberg VKMitt 19 (1972) 83.

(6) BVerwG VRS 30, 388.

Soweit die entsprechenden Gutachten nur eine bedingte Eignung ergeben, kann die Verwaltungsbehörde die Fahrerlaubnis unter den notwendigen Auflagen erteilen (§ 12 Abs. 2 StVZO). Die Auflagen unterliegen allerdings dem verfassungsmäßigen Gebot der Verhältnismäßigkeit.

Unzulässig (weil ungeeignet) wäre es z.B., eine Fahrerlaubnis auf Probe zu erteilen (1). Gleiches gilt für die Auflage einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle, wenn jederzeit mit dem Ausbruch einer Krankheit gerechnet werden muß (2). Zulässige Auflagen sind z.B. das Fahren innerhalb eines bestimmten Bereiches, das Fahren mit beschränkter Geschwindigkeit oder die Anordnung des Tragens von Augengläsern.

Die Auflagen werden in den Führerschein eingetragen, allerdings nur insoweit, als sie die Fahrbefugnis beschränken (3).

Eine weitere Möglichkeit der Verwaltungsbehörde, einem nur bedingt geeigneten Fahrzeugführer die Fahrerlaubnis zu erteilen, liegt in einer fahrzeugtechnischen Beschränkung (4), welche gleichfalls in den Führerschein einzutragen ist und bei welcher deutlich zu machen ist, daß es sich um eine Beschränkung handelt (5).

11.1.2. Der Entzug oder die nachträgliche Beschränkung der Fahrerlaubnis unter dem Gesichtspunkt der altersbedingten Nichteignung

Befindet sich ein Verkehrsteilnehmer im Besitz einer Fahrerlaubnis, so kann ihm diese im Rahmen eines

(1) Bayerischer VGH DAR 26 (1957) 368.

(2) BVerwG DAR 34 (1965) 164.

(3) Nicht etwa die Auflage einer Nachuntersuchung.

(4) Bestimmter Kfz-Art, kleiner Hubraum, technische Sondereinrichtungen.

(5) BGHSt 28, 72; der Unterschied zwischen der Auflage und der fahrzeugtechnischen Beschränkung ist insoweit bedeutsam, als die Nichtbeachtung einer Auflage keinen Verstoß gegen § 21 StVG darstellt, sondern nur als Ordnungswidrigkeit zu bewerten ist (§ 69 a Abs. 1 Nr. 6 StVZO). Bei der Nichtbeachtung einer Beschränkung ist der Tatbestand des § 21 StVG verwirklicht.

Strafverfahrens infolge mangelnder Eignung entzogen werden. Während die Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB nur dann entzogen werden kann, wenn sich die Nichteignung aus einer Straftat ergibt (1), steht der Verwaltungsbehörde gemäß § 4 Abs. 1 StVG eine umfassende Entscheidungsbefugnis zu.

Gemäß § 69 StGB müssen anlässlich der Tat aufgedeckte Eignungsmängel im Hinblick auf eine Entziehung der Fahrerlaubnis im Strafverfahren außer Betracht bleiben (2). Eine altersbedingte Ungeeignetheit zum Führen von Kraftfahrzeugen kann demnach in einem Strafverfahren nicht in jedem Fall zu einem Entzug der Fahrerlaubnis führen. Für diese Fälle bestimmt die landesrechtliche aber bundeseinheitliche "Anordnung über Mitteilungen in Strafsachen" (3), daß entsprechend dem Verfahrensstand der Staatsanwalt oder der Strafrichter der zuständigen Verwaltungsbehörde Mitteilung machen müssen, wenn ihnen in einem Strafverfahren Tatsachen bekannt werden, welche die Annahme rechtfertigen, daß jemand zum Führen von Fahrzeugen ungeeignet ist (4). Diese Mitteilungspflicht ist allein sachbezogen und soll es der Verwaltungsbehörde ermöglichen, über den Kraftfahrer Kenntnis zu erlangen, bei welchem im Verlaufe eines Ermittlungs- oder Strafverfahrens der Verdacht der mangelnden Eignung zum Führen von fahrerlaubnispflichtigen Fahrzeugen besteht, eine Entziehung aber mangels gesetzlicher Grundlage nicht in Betracht kommt.

Für die Entziehung der Fahrerlaubnis durch die Verwaltungsbehörde ist § 4 Abs. 1 StVG Ermächtigungsgrundlage. § 15 b Abs. 1 StVZO ist daneben nicht von selbständiger Bedeutung, sondern wiederholt lediglich die in § 4 Abs. 1 StVG ausgesprochene Verpflichtung der Verwaltungsbehörde, bei mangelnder Eignung die Fahrerlaubnis zu entziehen (5).

(1) Vorläufige Entscheidungen können aus §§ 111a, 94 StPO vorgenommen werden.

(2) BGHSt 15, 393 ff.

(3) AVBMJ MiStra vom 15.11.1977 BAnz Nr. 215.

(4) Nr. 46 Abs. 1 MiStra.

(5) BVerwG Vkmitt 25 (1978) 25.

Soweit gegen den Inhaber einer Fahrerlaubnis ein Strafverfahren anhängig ist, in welchem die Entziehung der Fahrerlaubnis gemäß § 69 StGB in Betracht kommt, ist die Verwaltungsbehörde nicht frei in ihrer Entscheidung. Bis zum Abschluß des Strafprozesses kann die Verwaltungsbehörde den Sachverhalt, der Gegenstand des Strafverfahrens ist, nicht berücksichtigen (§4 Abs. 2 StVG). Soweit die Verwaltungsbehörde darüber hinaus einen Sachverhalt einbeziehen will, der Gegenstand der strafrichterlichen Urteilsfindung gewesen ist, darf sie im Hinblick auf die Eignung des Kraftfahrers nicht zum Nachteil für den Betroffenen von dieser Entscheidung abweichen.

Gemäß § 1 Abs. 1 der Ausführungsvorschriften zu § 15 b StVZO "dient die Entziehung der Fahrerlaubnis dem Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten Kraftfahrzeugführern. Sie erfolgt aufgrund einer eingehenden Würdigung des Fahrerlaubnisinhabers." Im Interesse einer einheitlichen Behandlung wird zur Zeit ein schematisches Minuspunktesystem zugrunde gelegt, welches aber nur Anwendung findet, wenn die Nichteignung nicht schon auf andere Weise erwiesen ist. Im Hinblick auf den alternden Kraftfahrer sind neben den Abbauerscheinungen des Alters auch Kompensationsmöglichkeiten zu berücksichtigen (1).

Zweifelhaft erscheint die im Leitsatz veröffentlichte Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (2). Nach dieser Entscheidung soll die Vermutung berechtigt sein, daß ein älterer Kraftfahrer, der weder Verkehrsübertretungen verursacht noch begangen hat, den altersbedingten körperlichen und geistigen Abbau seiner Leistungsfähigkeit durch seine größere Erfahrung und Besonnenheit ausgleicht.

(1) BVerwG 30, 386.

(2) Vkmitt 18 (1971) 83.

Unfallfreiheit bedeutet keinesfalls Fahrtauglichkeit (1). Häufig äußert sich, wie differenzierte Untersuchungen ergeben haben, das ganze Ausmaß der Eignungsmängel erst in einem Unfallereignis (2).

Die Behörde bleibt aber in jedem Fall verpflichtet, die Nichteignung des Betroffenen nachzuweisen (3). Eine ärztliche Untersuchung kann jedoch nur dann gefordert werden, wenn vor Erteilung der Fahrerlaubnis Tatsachen vorliegen, die zu Bedenken Anlaß geben (§ 12 Abs. 1 StVZO). Gleiches gilt für die Anordnung einer Nachuntersuchung nach einer bestimmten Frist (§ 12 Abs. 2 StVZO) oder wenn sich nach Erteilung der Fahrerlaubnis Gründe für den Verdacht auf körperliche oder geistige Mängel ergeben (§§ 3 Abs. 1, 15 b Abs. 1 StVOZ). Wenn bei den Betroffenen eine amtsärztliche Untersuchung angeordnet wurde, reicht der amtsärztliche Hinweis aus, um ein medizinisch-psychologisches Gutachten zu verlangen (4). Der Kraftfahrer muß sich zur Erstellung eines solchen Gutachtens zur Verfügung halten. Soweit er eine Mitwirkung verweigert, wie dies nach Auskunft einiger Amtsärzte bei älteren Menschen aus den verschiedensten Gründen häufiger der Fall sein soll, läßt der Kraftfahrer die erforderliche Einsicht vermissen, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs seinen eigenen Belangen vorgeht.

Der begründete Zweifel der Behörde an der Eignung dieses Kraftfahrers verdichtet sich durch seine Uneinsichtigkeit zu der Annahme einer Gefährdung der Verkehrssicherheit, so daß in diesen Fällen die Fahrerlaubnis entzogen werden kann (5). Die Verwaltungsbehörde kann jedoch weder beim Fahrerlaubnisserwerb noch beim Fahrerlaubnisentzug allein im Hinblick auf das Alter des Betroffenen "berechtigten Zweifel" an dessen Fahrtauglichkeit hegen (6).

(1) So auch BVerwG VRS 30, 388.

(2) Lewrenz 1964, 95.

(3) Fischer DAR 46 (1977) 227.

(4) BVerwG aaO.

(5) BVerwG VRS 20, 71.

(6) Sieht man einmal von Extremfällen ab; BVerwG VRS 30, 388.

Soweit sich ein Kraftfahrer nur als bedingt fahrtauglich erweist, können ihm auch nachträglich gemäß § 15 b Abs. 1 a StVZO Auflagen und Einschränkungen gemacht werden.

11.1.3. Möglichkeiten der Kenntnisnahme der Verwaltungs- behörde von Ungeeignetheit oder eingeschränkter Eignung zum Führen eines Kfz

Die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer ist durch vermehrt auftretende Involutionerscheinungen in besonderem Maße der Gefahr ausgesetzt, den hohen Ansprüchen, welche an Kraftfahrer gestellt werden müssen, nicht mehr zu genügen. Die bestehenden gesetzlichen Regelungen ermächtigen die Behörde nicht, die gefährdete Altersgruppe einer Präventivkontrolle zu unterziehen. Für die Anordnung von Untersuchungen muß die Behörde in jedem Fall "berechtigte Zweifel" an der Fahreignung des Betroffenen geltend machen können. Da die Behörde von sich aus aber nur begrenzt die Möglichkeit hat, von der Fahruntauglichkeit eines Kraftfahrers Kenntnis zu erlangen (1), muß gefragt werden, wer der Informantenkreis der Behörde ist und ob dieser ausreichend erscheint, die gesetzlichen Möglichkeiten in genügendem Umfang einzusetzen.

Zunächst kommt eine Meldung durch Organe staatlicher Kontrolle in Betracht. Hier wurde bereits die MiStra erwähnt, welche die Strafverfolgungsbehörden anweist,

(1) Händel ZGeront 14 (1981) 304.

bekannt gewordene Eignungsmängel den zuständigen Verwaltungsbehörden anzuzeigen (1). Von dieser Möglichkeit soll jedoch nur selten Gebrauch gemacht werden (2). Des weiteren kommt eine Meldung durch die Polizei in Betracht, wenn dieser anlässlich von Verkehrskontrollen oder Unfällen Zweifel an der Verkehrstauglichkeit eines Teilnehmers am Straßenverkehr gekommen sind. Diese Meldungen erfassen von vornherein nur einen sehr eingeschränkten Personenkreis. Verdeckte Eignungsmängel sind aufgrund des relativ kurzen Kontaktes mit dem Betroffenen in der Regel auch nur durch eine geschulte Person zu erkennen.

Schließlich sind Fälle denkbar, in denen Mitteilungen durch dritte Personen im Rahmen einer Sorgepflicht (3) der Verwaltungsbehörde zur Kenntnis gebracht werden. Darüber hinaus ist es möglich, daß die Verwaltungsbehörde durch den engen Umkreis des Betroffenen (4) auf eine Fahruntauglichkeit aufmerksam gemacht wird. Dies kann sowohl aus der moralischen Verantwortung für den Verkehrsteilnehmer als auch aus Pflichtgefühl gegenüber der Allgemeinheit geschehen. Die Meldung einer eingeschränkten oder völligen Fahruntauglichkeit eines älteren Kraftfahrers durch diesen Informantenkreis ist aber nicht unproblematisch. Soweit engere Bindungen an den Betroffenen bestehen, dürfte eine Anzeige mit erheblichen Störungen im zwischenmenschlichen Bereich verbunden sein. Darauf ist es auch wohl zurückzuführen, daß eine Reihe von Anzeigen bei den Verwaltungsbehörden anonym eingehen (5). Ein sich negativ auf derartige Informanten auswirken-

(1) MiStra 46 Nr. 2.

(2) Erhard in: Becker et al 1977, 8.

(3) Z. B. Pflegschaft.

(4) D. h. Freunde, Bekannte, Verwandte.

(5) Kügler in: Becker et al 1977, 11.

der Umstand kann zudem darin gesehen werden, daß die Entziehung der Fahrerlaubnis mit erheblichen Konsequenzen für den Betroffenen verbunden ist; denn der Verlust der bequemen Fortbewegung zieht das Abschneiden sozialer Kontakte nach sich.

Neben den menschlichen Schwierigkeiten ergeben sich aber auch für die Personen, welchen die Fahruntauglichkeit eines Kraftfahrzeugführers im Rahmen einer Geheimhaltungspflicht zur Kenntnis kommt, rechtliche Probleme, welche eine Offenbarung gegenüber der Verwaltungsbehörde erschweren.

Im Hinblick auf die Schweigepflicht des Arztes fehlt es an einer Regelung, welche ihn berechtigt oder sogar verpflichtet, seine Geheimhaltungspflicht zu durchbrechen. In der DDR ist demgegenüber der Arzt gemäß § 8 der Tauglichkeitsvorschrift verpflichtet, gefährdende Erkrankungen der zuständigen Behörde zu melden. Wenn auch eine ausdrückliche Ermächtigung fehlt, ist es dem Arzt in der Bundesrepublik Deutschland nicht in jedem Fall versagt, die Behörde von Eignungsmängeln in Kenntnis zu setzen. Grundsätzlich ist der Arzt gemäß § 203 Abs. 1 Nr. 1 StGB an seine Schweigepflicht gebunden, soweit keine gesetzliche Bestimmung die Offenbarung vorschreibt bzw. ermöglicht oder der Patient einwilligt. Eine Befugnis zur Offenbarung kann sich aber aus den Grundsätzen über die Abwägung widerstreitender Pflichten ergeben, wenn ein höherwertiges Rechtsgut geschützt werden soll und eine anderweitige Konfliktlösung nicht möglich erscheint. Die höchstrichterliche Rechtsprechung (1) hat sich mit dieser Frage auseinandergesetzt. Danach hat ein Arzt zunächst den zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeigneten Patienten auf seinen Gesundheitszustand und auf die Gefahren aufmerksam zu machen, welche ihm beim Steuern eines Kraftfahrzeuges erwachsen, es sei denn, daß die Art der Erkrankung oder das Wesen des Patienten dies von vornherein

(1) BGHSt NJW 1968, 2288 ff mit allgemeiner Billigung im strafrechtlichen Schrifttum. Vgl. z.B. Dreher/Tröndle § 203 Rn 31 mwN, Schönke-Schröder/Lenckner § 203 Anm. 31 mwN.

als aussichtslos erscheinen lassen. Erst dann ergibt sich für den Arzt nach den Grundsätzen über die Abwägung widerstreitender Pflichten oder Interessen die Berechtigung, die Verkehrsbehörde zu benachrichtigen.

11.2. Vorschläge für Maßnahmen präventiver Kontrolle

Die Möglichkeit der Verwaltungsbehörde, von einer Fahruntauglichkeit überhaupt Kenntnis zu nehmen, sind insbesondere im Hinblick auf den alternden Verkehrsteilnehmer als völlig unzureichend zu betrachten. Da es als gesichert gelten kann, daß altersbedingte Abbauprozesse die Fahrtauglichkeit in Mitleidenschaft ziehen, stellt sich die Frage, ob auch in Zukunft ein Führerschein auf Lebenszeit erteilt werden sollte (1).

Viel diskutiert sind insbesondere die Modalitäten des Führerscheines auf Lebenszeit. Die Forderungen reichen von einfachen Sehtests, einer amtsärztlichen Untersuchung bis zur regelmäßigen Wiederholungsprüfung und wiederholten ärztlichen Begutachtung von einem bestimmten Lebensalter ab (2).

Der Gedanke der Abschaffung der Fahrerlaubnis auf Lebenszeit stößt aber nicht nur auf Zustimmung. Gerade die Automobilclubs und auch das Bundesverkehrsministerium haben einer derartigen Regelung heftig widersprochen (3).

Als Argumente werden zunächst praktische Schwierigkeiten angeführt. Quantitativ und qualitativ stünden nur in unzureichender Anzahl Kontrollmöglichkeiten zur

(1) DVW und DGfVM Tagesspiegel vom 8.5.1981; Philipp 1968, 107; Zelinka 1974, 367.

(2) Becker et al 1977, 1 ff.

(3) Littmann 1968, 53; Tagesspiegel vom 8.5.1981.

Verfügung (1).

Diese Argumentation ist zu pauschal, um überzeugen zu können; denn letztlich bestimmen Art und Organisation einer Begutachtung, ob diese zu bewältigen ist oder nicht. In vielen anderen Staaten wird im übrigen dieses Problem gemeistert. In den USA (Kalifornien) wird z. B. alle 5 Jahre ein Sehtest und eine theoretische Prüfung der Fahrerlaubnisinhaber vorgenommen, unabhängig davon, wie alt diese sind (2).

Gegen einen Führerschein auf Zeit wird weiterhin eingewendet, die bestehenden Regelungen würden ausreichen, um bedingt fahrtaugliche Kraftfahrer von der weiteren Teilnahme am Straßenverkehr auszuschließen (3). Den Führerschein auf Lebenszeit gebe es ohnehin nur formaljuristisch. Derjenige, der von der Fahrerlaubnis Gebrauch mache, müsse ihn sich täglich verdienen; denn über ihm läge das Damoklesschwert der Entziehung (4). Im übrigen hätten verschiedene Untersuchungen ergeben, daß ein erheblicher Anteil der älteren Kraftfahrzeuglenker von sich aus auf eine längere Verkehrsteilnahme oder das Fahren zu Spitzenzeiten verzichte.

Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Daß die Vorschriften nicht ausreichend sind, um Maßnahmen präventiver Kontrolle zu ergreifen, wurde bereits oben ausführlich belegt. Vielmehr wird die Fahrerlaubnis in der Regel erst dann entzogen oder sinnvoll eingeschränkt, wenn der ungeeignete Kraftfahrer bereits ein- oder mehrmals aufgefallen ist (5). Auch vom verkehrsmedizinischen Standpunkt wird betont, es sei nicht sinnvoll, eine Fahrerlaubnis auf Lebenszeit zu erteilen. Selbst wenn ein Teil der älteren Verkehrs-

(1) Händel ZGeront 14 (1981) 305.

(2) Eigene Erfahrungen im Staate Kalifornien (USA).

(3) Händel aaO.

(4) Booß 1968, 60.

(5) Littmann 1968, 53, z.B. Dänemark, England.

teilnehmer freiwillig auf die Verkehrsteilnahme verzichtet, ist eine regelmäßige Untersuchung älterer Verkehrsteilnehmer erforderlich (1); denn die Mehrzahl der Kraftfahrer ist sich einer Verminderung der Leistungsfähigkeit nicht bewußt und kann daher auch nicht gezielt auf das Fahren verzichten (2). Vornehmlich kann dies auch für Veränderungen im geistig-seelischen Bereich gelten.

Des weiteren wird gegen einen Führerschein auf Zeit angeführt, daß die bevorstehende europäische Regelung dem Führerschein auf Zeit entgegenstehe (3).

Selbst die Einführung einer europäischen Regelung hindert einzelne Staaten nicht, qualifizierte Anforderungen im eigenen Land an den Fahrerlaubnisinhaber zu stellen (4). Schließlich gibt es auch in einer Reihe europäischer Staaten nur eine zeitlich begrenzte Fahrerlaubnis (5). In den EG-Richtlinien zur Einführung einer gemeinsamen Fahrerlaubnis wird zudem schon heute empfohlen, Sehverschlechterungen durch regelmäßige Kontrollen aufzudecken (6).

(1) Hartmann 1980, 47; DVW Tagesspiegel vom 8.5.1981.

(2) Harms ZfV 28 (1982) 54.

(3) Vgl. hierzu Amtsblatt der EG Nr. C 238 vom 11.10.1976, 43; Amtsblatt der EG Nr. C 197 vom 23.8.1976, 32; die befürwortende Stellungnahme des Europäischen Parlamentes und die Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses.

(4) Art. 5 Abs. 2; 6 Abs. 2 der ersten Richtlinie des Rates zur Einführung eines EG-Führerscheins. Dort heißt es: "Die Mitgliedstaaten können es ablehnen, die Gültigkeit eines Führerscheins, dessen Inhaber nicht das 18. Lebensjahr vollendet hat, in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen" (Art. 5 Abs. 2) und "Die Mitgliedstaaten können für die Ausstellung des Führerscheins ihre diesbezüglichen nationalen Vorschriften anwenden,...." (Art. 6 Abs. 2).

(5) Littmann 1968, 54.

(6) EG-Richtlinien Amtsblatt der EG Nr. L 375/1 vom 31.12.1980.

Weiterhin führen die Gegner eines Führerscheins auf Zeit an, daß die Pflicht, sich regelmäßig ärztlichen Kontrollen zu unterziehen, einer Diskriminierung erheblicher Bevölkerungsanteile gleichkomme (1).

Dem ist zu entgegnen, daß niemand es als Diskriminierung seiner Person ansieht, wenn sein Fahrzeug regelmäßig untersucht wird, obwohl doch von jedem Verkehrsteilnehmer erwartet werden kann, daß er sein Fahrzeug so überwacht, daß es jederzeit den Anforderungen des Straßenverkehrs genügt. Da man zudem mit Sicherheit beim älteren Menschen mit Abbauerscheinungen zu rechnen hat, stellt die Untersuchung des Menschen im vorgerückten Lebensalter ebenfalls nur sicher, daß eine Fahreignung noch vorhanden ist (2). Auch ermöglichen derartige Untersuchungen, Fahrzeuge so einzurichten, daß sie dem älteren Menschen die Teilnahme am Straßenverkehr erleichtern (3).

Sicher darf nicht übersehen werden, daß der Führerschein zum Statussymbol geworden ist. Gerade dem älteren Fahrerlaubnisinhaber der nicht in der Lage ist, sich über diese sozialen Anschauungen hinwegzusetzen, entsteht unter dem Druck des Mithaltens mit jüngeren Menschen unter der vollzogenen oder drohenden Entziehung der Fahrerlaubnis ein Gefühl der Resignation oder des Versagens. Dabei scheint die Bestätigung des Selbstwerts eher mit dem Führerschein verknüpft zu sein als mit der Fahrerlaubnis. Als Symbol gewinnt der Führerschein daher mit zunehmendem Alter des Verkehrsteilnehmers immer mehr an Gewicht (4).

(1) Händel ZGeront 14 (1981) 305; vgl. auch Anhang III der Richtlinien zur Einführung eines EG-Führerscheins (Amtsblatt der EG Nr. L 375/11 vom 30.12.1980). Dort heißt es: Das Sehvermögen von Pkw- und Motorradfahrern "sollte spätestens in einem Alter von 70 Jahren besser schon zu einem früheren Zeitpunkt und in der Folgezeit in angemessenen Abständen geprüft werden".

(2) So z.B. Harms für das Sehvermögen ZfV 28 (1982) 54.

(3) Z.B. durch Servolenkung, Bremshilfen, verbesserte Spiegel etc. sogenannte "fahrzeugseitige Hilfe" vgl. Dongses ZfV 26 (1980) 133 ff.

(4) Bürger-Prinz KuV 1969, 230.

Darüber hinaus sind diese negativen psychischen Auswirkungen nicht zuletzt verbunden mit der Ausklammerung aus einem weiteren wichtigen Kommunikations- und Lebensbereich (1).

Zweifellos verdienen diese Aspekte Beachtung. Allerdings kommt der Verkehrssicherheit, welche durch einen Führerschein auf Zeit auch im Hinblick auf alle Altersklassen gehoben werden könnte, die herausragende Bedeutung zu. Die mit dem möglichen Führerscheinentzug verbundenen Härten für den älteren Menschen müssen dahinter zurückstehen. Neben dem Schutz der Allgemeinheit könnte der Führerschein auf Zeit den fahruntauglichen oder nur eingeschränkt fahrtüchtigen älteren Menschen davor bewahren, nach einem langen straffreien Vorleben erstmals straffällig zu werden. Eine derartige Sanktion träfe den Menschen im fortgeschrittenen Lebensalter auch ungleich härter als die Einschränkung seiner Fahrerlaubnis oder deren Entzug.

Die bisher auf freiwilliger Ebene durchgeführten Präventivmaßnahmen mit der Zielgruppe älterer Menschen scheinen wenig effizient zu sein.

So wurde z.B. in einigen Großstädten eine Aktion durchgeführt, welche ältere Menschen zur Abgabe des Führerscheins veranlassen sollte (2). Als Prämie dafür wurde eine einjährige kostenlose Benutzung der kommunalen Verkehrsmittel angeboten. Es treten zwei Problemkreise auf, auf welche Händel bereits zutreffend hingewiesen hat (3). Zunächst ist die Benutzung der kommunalen Verkehrsmittel von vornherein auf öffentliche Verkehrsträger

(1) Böcher ZGeront 10 (1977) 1982.

(2) Dem Verfasser ist eine entsprechende Aktion aus Heilbronn bekannt.

(3) Händel ZGeront 14 (1981) 306 f.

beschränkt. Soweit diese privatrechtlich organisiert sind, wurden nach Händel Ausgleichsansprüche in beträchtlichem Umfang erhoben. Ein großer Teil von denjenigen, die ihre Fahrerlaubnis abgaben, hatte zudem schon gar keinen Gebrauch mehr von der Fahrerlaubnis gemacht. Schließlich werden, so führt Händel an, durch die Rückgabe des Führerscheins regelmäßigen Begleitern des Betroffenen erhebliche Kosten aufgebürdet. Neben den wirtschaftlichen Schwierigkeiten stellt sich aber auch ein rechtliches Problem, ob nämlich der Betroffene mit der Rückgabe seines Führerscheins gleichzeitig unwiderruflich auf die Fahrerlaubnis verzichtet, was überwiegend bejaht wird (1). Das wesentliche Argument gegen derartige freiwillige Präventivmaßnahmen liegt aber darin, daß gerade der Uneinsichtige und derjenige, der sich trotz starker Einschränkung noch selber für absolut fahrtauglich hält, wohl am wenigsten an derartigen freiwilligen Aktionen teilnehmen wird.

Es ist daher ein Führerschein auf Zeit zu fordern. Die Bedingungen seiner Verlängerung müssen einerseits ein hohes Maß an Effektivität versprechen, andererseits aber auch darauf Rücksicht nehmen, daß der ältere Mensch sich nicht unnötig gesellschaftlich ausgegliedert fühlt. Als wichtig, aber allein unzureichend, erscheint eine Kontrolluntersuchung der Sehschärfe ab dem 60. Lebensjahr, wie sie bereits im BGA-Gutachten vorgeschlagen worden ist (2). Vielmehr ist ein Führerschein mit begrenzter Laufzeit für alle Verkehrsteilnehmer erforderlich. Dies würde auch dem Argument der Diskriminierung älterer Menschen weitestgehend den Wind aus den Segeln nehmen. Die Verlängerung der Fahrerlaubnis sollte vom Ausgang eines regelmäßigen Seh- und Reaktionstests abhängig gemacht werden und von dem Nachweis gewisser Grundkenntnisse im Straßenverkehr. Überprüfungen dieser

(1) Händel ZGeront 14 (1981) 307.

(2) Lundt 1972; anlässlich einer Anfrage im Bundestag ist dieser Vorschlag durch die Mehrheit der Bundestagsabgeordneten mit der Begründung abgelehnt worden, daß der Risikofaktor der Abnahme der Sehschärfe im Alter sich bisher nicht hinreichend bestimmen ließe; Harms ZfV 28 (1982) 53.

Art sollten alle fünf Jahre stattfinden. Die Kontrolle gewisser Grundkenntnisse könnte den älteren Verkehrsteilnehmer motivieren, seine verkehrsrechtlichen Kenntnisse aufzufrischen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind, wie nicht zuletzt Regelungen entsprechender Art in anderen Ländern zeigen (1), verwaltungstechnisch durchführbar. Für die älteren Menschen wäre weitergehend zu fordern, daß diese sich etwa ab dem 60. Lebensjahr in kürzeren Abständen - alle 2 Jahre - Seh- und Reaktionstests unterziehen. Soweit derartige Tests durch Angehörige dieser Lebensaltersstufe nicht wahrgenommen werden, könnte die Fahrerlaubnis entsprechend den Vorschlägen von Brühning/Harms (2) bis zur nächsten obligatorischen Prüfung auf Tagesfahrten beschränkt werden. Bei negativem Ausgang der Überprüfungen sollte entsprechend einem Schweizer Modell eine Fahrprobe angeordnet werden (3).

11.3. Die rechtliche Behandlung des alternden Straftäters unter besonderer Berücksichtigung der Diskussion um die Schaffung eines Altersstrafrechts

Neben der Ergreifung wirksamer Präventivmaßnahmen stellt sich die Frage, ob es in unserer Zeit überhaupt gerechtfertigt ist, an einen Menschen fortgeschrittenen oder hohen Lebensalters die gleichen rechtlichen Anforderungen zu stellen wie an einen jüngeren Menschen, bei welchem sich Leistungsdefizite nicht oder nur in geringem Umfang bemerkbar machen (4). Diese Frage

(1) Vgl. z.B. Kalifornien (USA).

(2) Brühning/Harms ZfV 29 (1983) 28.

(3) In der Schweiz müssen alle 70-jährigen Fahrzeuglenker in einem zweijährigen Turnus ärztliche Zeugnisse einreichen. Bei Zeichen von Altersabbau konnte häufig eine Stellungnahme zur Fahrtauglichkeit nicht ohne weiteres abgegeben werden (Maag 1978, 176). Man bedient sich daher in diesen Fällen mit Erfolg der gesetzlich normierten Möglichkeit der Anordnung einer Fahrprobe (Hartmann ZGeront 14 (1981) 300; Seige ZfV 23 (1977) 161).

(4) Lewrenz 1966, 53.

ist sowohl von juristischer als auch von medizinischer Seite vielfach gestellt worden. Insbesondere wurde aber in diesem Zusammenhang die Schaffung eines Altersstrafrechtes diskutiert. Bevor jedoch hierauf eingegangen wird, muß gefragt werden, inwieweit die gesetzlichen Strafausschließungs- und -milderungsgründe typischen Veränderungen im höheren Lebensalter Rechnung tragen.

Explizit haben und hatten Altersveränderungen in einigen Strafgesetzbüchern Berücksichtigung gefunden. In der Literatur werden insbesondere das finnische (1), schwedische (2) und mexikanische (3) Strafgesetzbuch erwähnt, welche die "Unzurechnungsfähigkeit aus Altersschwäche" gesondert normierten. Aber auch in den oldenburgischen, bayerischen und hannoverschen Strafgesetzbüchern des vorigen Jahrhunderts waren Entschuldigungsgründe vorgesehen für "Personen, welche durch hohen Alters Schwäche ihren Verstandesgebrauch verloren haben" (4). In Ungarn und Bulgarien sowie in Mexiko galt das Greisenalter darüber hinaus als Strafumwandlungsgrund (5).

§§ 20, 21 StGB, welche in ihrer neuesten Fassung seit 1975 gelten, regeln die Voraussetzungen der Schuldfähigkeit nach der "biologisch-psychologischen" Methode. Das bedeutet, daß die Einsichtsfähigkeit und die Steuerungsfähigkeit des Täters zum Zeitpunkt der Tat nicht allein an den psychischen Konditionen des Einzelfalls zu prüfen sind. Zusätzlich müssen sich bestimmte "biologische" Zustände auf die Psyche des Täters auswirken (6). Als solche nennt das Gesetz vier Gruppen:

(1) Amelunxen 1960, 43; Bresler 1907, 15; Olbermann 1936, 70.

(2) Aschaffenburg MünchMedWschr 55 (1908) 1963; Nicoldani MittIKrimV 1900, 156.

(3) Bresler 1907, 15.

(4) Amelunxen aaO; Aschaffenburg aaO.

(5) Z.B. statt Todesstrafe - lebenslängliche Haft; Olbermann 1936, 70; Nicoldani MittIKrimV 1900, 156.

(6) Lackner § 20 Anm. 1.

Die "krankhafte seelische Störung", die "tiefgreifende Bewußtseinsstörung", den "Schwachsinn" und die "schweren anderen seelischen Abartigkeiten".

Nach hM (1) soll nur bei Vorliegen dieser Persönlichkeitsdefekte eine Exculpation gemäß §§ 20, 21 StGB in Betracht kommen. Andere Defekte können nur im Rahmen der Strafzumessung Berücksichtigung finden. Mit der Neuformulierung der "biologischen Merkmale" ist der Stand der Rechtsprechung damit im wesentlichen festgeschrieben worden (2). Die Zuordnung der psychiatrisch-psychologischen Störungen zu den Tatbestandsmerkmalen des § 20 StGB ist heute im wesentlichen unbestritten.

Zum Tatbestandsmerkmal der "krankhaften seelischen Störung" unterscheidet man grundsätzlich zwei Gruppen von Störungen, welche sich auf eine somatische Ursache zurückführen lassen (3) oder bei welchem nach den Erkenntnissen der Psychiatrie eine solche Ursache postuliert werden muß (4): die exogene Psychose und die endogene Psychose. In erstgenannter Gruppierung werden Schäden erfaßt, welche eine hirnorganische Ursache haben (5). Hierzu gehören u.a. auch ein hirnorganisch bedingter Persönlichkeitsabbau i.S. der Demenz wie z.B. bei der Hirnarteriosklerose (6) oder der Hirnatrophie (7). Zur endogenen Psychose werden die Schizophrenie und die Zykllothymie gerechnet.

Die "tiefgreifende Bewußtseinsstörung" als zweite Gruppe setzt eine erhebliche Trübung oder teilweise Ausschaltung des Bewußtseins voraus (8). Selbständige

(1) Rudolphi/Horn/Samson SK § 20 Anm. 5 mwN; Schöch 1982, 60; aA Lange LK § 51 Anm. 16 mwN.

(2) Preisendanz 1978, § 20 Anm. 2; Schöch 1982, 60.

(3) Blei 1983, 185 f.

(4) Lackner § 20 Anm 2 a; Maurach-Zipf § 36 II Anm 28-33, 462 f.

(5) Dreher/Tröndle § 20 Anm 8 a.

(6) RG 73, 122; BGHNJW 1964, 2213; BGHGA 65, 165.

(7) Maurach-Zipf § 36 II Anm 31, 463.

(8) BGH 11, 23; Schönke-Schröder/Lenckner § 20 Anm 13.

Bedeutung hat dieses Tatbestandsmerkmal neben der "krankhaften seelischen Störung" für nichtkrankhafte Zustände der Erschöpfung, Ermüdung, der Schlaftrunkenheit, der Hypnose und bei hochgradigem, unverschuldetem Affekt (1).

Der "Schwachsinn" als drittes biologisches Tatbestandsmerkmal soll eine angeborene Intelligenzschwäche unterschiedlichen Ausmaßes erfassen (Debilität, Imbezillität und Idiotie), ohne daß eine körperliche Ursache nachweisbar ist (2).

Als vierte Gruppe nennt § 20 StGB die "schwere andere seelische Abartigkeit". Durch dieses Tatbestandsmerkmal sollen im wesentlichen Triebstörungen, Psychopathien, Neurosen und Reifestörungen erfaßt werden. Stets müssen diese Störungen den Betroffenen im Kern seiner Persönlichkeit beeinträchtigen und dadurch sinnvolles Handeln ausschließen oder erheblich herabsetzen (3). Nur in seltenen besonders schweren Fällen rechtfertigt sich daher die Annahme der Schuldunfähigkeit (4).

Typische Altersveränderungen, bei welchen die Schuldunfähigkeit oder die verminderte Schuldfähigkeit des Täters in Betracht zu ziehen sind, beruhen vornehmlich auf hirnnorganischen Prozessen. Ausdruck derartiger hirnnorganischer Schäden kann die senile Demenz sein. Da die senile Demenz überwiegend auf hirnatrophische und hirnarteriosklerotische Veränderungen zurückzuführen ist, handelt es sich im wesentlichen um somatisch begründbare seelische Störungen. Als solche sind diese Veränderungen unter das biologische Tatbestandsmerkmal der "krankhaften seelischen Störung" zu subsumieren. Die Feststellung der Schuldunfähigkeit

(1) BGH 3, 199.

(2) BGHNJW 1966, 294.

(3) Rudolphi/Horn/Samson SK § 20 Anm 14, 122.

(4) Schönke-Schröder/Lenckner § 20 Anm 19, 23 mwN.

läßt sich für andere Prozesse im höheren Lebensalter nicht mit gleicher Sicherheit treffen. Es ist aber nicht auszuschließen, daß im Einzelfall sozialpsychische Auswirkungen von Bedeutung sein können (1). Derartige altersbedingte Erscheinungen lassen sich weder unter das Tatbestandsmerkmal "der krankhaften seelischen Störung" noch unter das Tatbestandsmerkmal der "schweren anderen seelischen Abartigkeit" subsumieren. Letztgenanntem Tatbestandsmerkmal werden im wesentlichen nur psychoseähnliche Störungen mit Krankheitswert zugeordnet (2).

Dem Täter sogenannter lebensphasischer Dispositionsschuld kann somit im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Vorschriften kein Standort zugewiesen werden, der eine angemessene Beurteilung seiner rechtlich relevanten Entscheidungen und Handlungen ermöglicht.

Damit ist zugleich eines der Argumente derjenigen, welche die Einführung eines Altersstrafrechts postulieren (3), genannt. Sie fordern einen anderen Maßstab als die verminderte und ausgeschlossene Schuldfähigkeit; denn die Suche nach opportunistischen Auswegen im geltenden Recht (§§ 153 ff StPO) sei keine Lösung, weil die Beurteilung der Straftat und des Täters sowie dessen Störungsgrad im höheren Lebensalter nicht allein nach dem Intellekt vorgenommen werden könne. Vielmehr seien auch die Veränderungen im Bereich affektiver Dauerhaltung zu berücksichtigen (4). Gerade hier handele es sich um eine schwerwiegende seelische Störung, welche bedingt sei durch "eine Umwandlung der Sozialhandlung, seiner Gesinnung, seiner Wünsche, Bedürfnisse sowie aller mitmenschlichen Bezüge und

(1) Bürger-Prinz/Lewrenz 1961, 50.

(2) Schönke-Schröder/Lenckner § 20 Anm 23 mwN.

(3) Birkenstock et al Pol 73 (1982) 140; Hussa Krim 13 (1959) 238.

(4) Bürger-Prinz/Lewrenz 1963, 226.

zwar nach vorausgegangener jahrzehntelanger Durchformung" (1). Es ergebe sich ein immer schärfer werdendes Spannungsfeld zwischen dem Normativen und der Realität, so daß schließlich der von den Regelungen ausgehende Sozialdruck nicht beherrschbar sei (2).

Den Bemerkungen von Bürger-Prinz/Lewrenz muß zugestanden werden, daß sie einen kriminalpolitisch erheblichen Problemkreis aufgedeckt haben. Andererseits kann ihren vorgetragenen Argumenten für die Schaffung eines Altersstrafrechts nicht zugestimmt werden. Die Beurteilung und die Erkenntnisse über die Täter sogenannter lebensphasischer Dispositionsschuld sind noch viel zu unausgereift, um spezielle Normen für das Alterscrimen zu schaffen. Die Ergebnisse der Gerontologie wurden für die Strafrechtspflege bisher in viel zu geringem Umfang nutzbar gemacht. Auch heute wird noch aus medizinischer Sicht vorgetragen (3), daß die Rechtsbrecher, welche von Bürger-Prinz/Lewrenz als Täter lebensphasischer Dispositionsschuld bezeichnet wurden, in vollem Grade als schuldfähig anzusehen sind. Insoweit erscheint die Aussage, ein Verzicht auf ein besonderes Altersstrafrecht müsse den Vorwurf nach sich ziehen, daß unsere Gesellschaft bestimmte biologisch und soziologisch zwingend erscheinende Verhaltensweisen alter Menschen trotz des heutigen Erkenntnisstandes weiterhin kriminalisiere (4), ungerechtfertigt.

Von anderer Seite wird argumentiert, daß man dem aufsteigenden Ast in der Lebenskurve - dem Jugendlichen - eine besondere Einschätzung und ein vermehrtes Verständnis durch Fürsorge und Erziehung konzedere.

(1) Lewrenz 1966, 54.

(2) Bürger-Prinz/Lewrenz, 1961, 51.

(3) Skrinzi ÄrztlP 22 (1970) 5532.

(4) Birkenstock et al Pol 73 (1982) 140.

Dementsprechend sei es nur gerecht, auch dem absteigenden Ast im Leben besondere Berücksichtigung zu erweisen (1). Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Im Jugendstrafrecht dominiert der sozialpädagogische Gedanke. "Der Alte kann aber nicht mehr werden, was er ist" (2). Das bedeutet andererseits zwar nicht, daß auf eine Resozialisierung verzichtet werden kann. Maßnahmen, welche die Eingliederung älterer Menschen fördern, sind aber auch im Rahmen eines allgemeinen Strafrechts denkbar. Vor allem aber kämen Fürsorgemaßnahmen im Alter zu spät (3). Untersuchungen Ritzels haben ergeben, daß die mittlere Überlebensdauer bei den zu Freiheitsstrafen verurteilten älteren Tätern nur 3,2 Jahre betrug (4).

Generell gegen jede Sonderbehandlung spricht allerdings nicht, wie Albrecht/Dünkel (5) meinen, die heute gegebene Möglichkeit der Einstellung des Verfahrens gemäß §§ 153, 153 a StPO oder die Reaktion mit nichtfreiheitsentziehenden Maßnahmen des StGB (6). Zwar meinte auch schon Bresler (7), daß sich das Rechtsbewußtsein wohl selten dagegen auflehnen dürfte, wenn man von mildernden Umständen bei Greisen freizügigeren Gebrauch machte als allgemein üblich. Man sollte sich aber davor hüten, das fortgeschrittene Alter generell zur Grundlage derartiger Entscheidungen zu machen (8). Nicht jeder Täter, welcher nach einwandfreiem Vorleben im höheren Lebensalter straffällig wird, kann von vornherein als vermindert zurechnungsfähig oder gar als unzurechnungsfähig angesehen werden (9). Wesentlich schlagkräftiger erscheint das von Albrecht/Dünkel (10) vorgetragene Argument, daß eine Sonderbehandlung sogar zu einer Verstärkung des dem Alter anhaftenden Stigma führen könne und somit nach der derzeitigen gerontologischen Forschung sogar kontraindiziert sei.

(1) Husa Krim 13 (1959) 238.

(2) Amelunxen 1960, 40.

(3) Fopp 1969, 87 ff.

(4) Ritzel MschrKrim 55 (1972) 355.

(5) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 217.

(6) Geldstrafe, Verwarnung mit Strafvorbehalt.

(7) Bresler 1907, 57.

(8) Amelunxen 1960, 41.

(9) Wegner MedW 24 (1973) 1789.

(10) Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 271.

Gegen die Einführung eines Altersstrafrechtes läßt sich weiterhin anführen, daß die Grenzen der Altersreife enger umschrieben werden können als etwa die Grenzen des Rückbildungsalters (1). So kann der Beginn mancher Phänomene, die bereits zur Alterskriminalität zu rechnen sind (2), schon mit 40 - 50 Jahren eintreten (3). Insoweit erscheint der Vorschlag eines Altersstrafrechts im Pendant zum Jugendstrafrecht schon aus praktischen Gründen zum Scheitern verurteilt (4). Im übrigen würde ein derartiges Altersstrafrecht auch die Gefahr in sich bergen, daß bei zu hoch angesetzter Altersgrenze die Erörterung der Zurechnungsfähigkeit bei weit vorgealterten Personen, welche die gesteckten Altersgrenzen noch nicht erreicht haben, unterbleiben würde. Um dieser Gefahr zu entgehen, müßte man die Altersgrenze etwa auf das 40. Lebensjahr festlegen. Dies würde aber wiederum zur Aushöhlung des allgemeinen Strafrechts führen; denn der größte Teil der Bevölkerung wäre durch diese Normen nicht erfaßt. Ebenso spricht der von Seelig geäußerte Gedanke (5), daß strafrechtliche Unterscheidungen nicht auf destruktiv-biologischen Unterschieden aufgebaut werden können, gegen die Einführung eines Altersstrafrechts. Schließlich bezieht auch das Jugendstrafrecht seine eigentliche Legitimität nicht aus der Schwäche des Schuldgedankens, sondern aus einem positiven Element: der Stärke und Fruchtbarkeit des Erziehungsgedankens (6). Soweit die Schaffung eines Altersstrafrechts im Pendant zum Jugendstraf-

(1) Aschaffenburg MünchMedWschr 55 (1908) 1963.

(2) Plötzliches Straffälligwerden, Pädophilie.

(3) Bürger-Prinz/Lewrenz 1963, 221.

(4) Lange 1967, 106.

(5) Zitn Bürger-Prinz 1961, 53.

(6) Lange aaO, 108.

recht abgelehnt wird, ist damit nicht gesagt, daß Vorschläge, welche auf eine Berücksichtigung altersbedingter Besonderheiten hinauslaufen, nicht befürwortet werden können.

Nur wenige Autoren (1) lehnen jedwede rechtliche Sonderbehandlung alter Straftäter ab. Überwiegend wird die Berücksichtigung spezieller Belange älterer Menschen gefordert. Eine einheitliche Konzeption gibt es bisher noch nicht, wie im folgenden belegt werden soll:

Eine Reihe von Autoren ist der Auffassung, daß insbesondere die Vorschriften über die Schuldfähigkeit den besonderen Konditionen des älteren Menschen besser angepaßt werden müßten (2), u.U. aber auch die Maßregeln der Sicherung und Besserung wie z.B. durch Schaffung spezieller Unterbringungsmöglichkeiten für ältere Straftäter. Ferner werden Normen im Recht des Strafverfahrens und der Gerichtsverfassung gefordert: Altengerichte, welche mit besonders geschulten Berufs- und Laienrichtern besetzt sind (3), sollten über die Straftaten älterer Menschen urteilen. Unter Hinweis auf das Goethe-Wort "eines der größten Menschenrechte verliert der alte Mensch, nämlich von seinesgleichen beurteilt zu werden" wird darauf aufmerksam gemacht, daß durch die Verjüngung des Richterstandes der betagte Delinquent sich weitaus häufiger Richtern gegenübersehe, welche seine besondere Situation aufgrund ihrer Altersstufe nur schwer oder gar nicht nachempfinden könnten (4). Schließlich wird die Einrichtung des "Altenhelfers" gefordert (5) sowie die obligatorische

-
- (1) Aschaffenburg MünchMedWschr 55 (1908) 1963; Albrecht/Dünkel ZGeront 14 (1981) 271; Lange 1967, 95 ff ist notfalls für eine Analogie der Schulausschließungsgründe (108).
(2) Amelunxen 1960, 42; Fopp 1969, 87 ff; so auch schon Zingerle ArchfKrim 40 (1911) 52 f.
(3) Schneider HJ 1981, 535.
(4) Lange 1967, 97.
(5) Ritzel MschrKrim 55 (1972) 355; Schneider HJ aa0.

Begutachtung älterer Normbrecher (1).

Eine Änderung gesetzlicher Vorschriften im Hinblick auf die Schuldfähigkeit scheint nicht angezeigt. Zwar wird möglicherweise den Tätern sogenannter lebensphasischer Dispositionsschuld nicht in ausreichendem Umfang Rechnung getragen. Dies ist bis heute aber lediglich eine Vermutung. Solange die Frage, inwieweit hier tatsächlich von einer Schuldunfähigkeit oder verminderten Schuldfähigkeit gesprochen werden kann, nicht von gerontologischer und psychiatrischer Seite belegt wird, verbietet sich auch eine Änderung der entsprechenden gesetzlichen Vorschriften.

Die Einrichtung spezieller Gerichte für den älteren Menschen erscheint überflüssig. Zwar ist gegen eine besondere Schulung von Berufs- und Laienrichtern nichts einzuwenden (2), allerdings erscheint eine sachverständige Unterrichtung des zuständigen Richters im Einzelfall genügend zu sein.

Schlichtweg abzulehnen ist die Forderung nach einem Einsatz altersgemäßer Richter. Das Argument, von "Seinesgleichen" beurteilt zu werden, besticht zwar zunächst, hält aber einer näheren Überprüfung nicht stand. Sollte tatsächlich nur derjenige richten oder beurteilen können, der eine Lebenssituation durch eigenes Erleben nachempfinden kann, so wäre eine Vielzahl von Sondergerichten erforderlich. Auch in anderen Lebensbereichen wäre unter diesem Gesichtspunkt eine Beurteilung alltäglicher Fälle durch ein ordentliches Gericht nicht möglich.

(1) Feest/Feest 1974, 34; Ritzel MschrKrim 55 (1972) 355; Göppinger 1980, 499 hält eine obligatorische Überprüfung beim älteren Sexualdelinquenten für angezeigt; Zingerle (ArchfKrim 40 (1911) 52 f) forderte bereits häufigere Sachverständigenbegutachtungen.

(2) Wie z.B. durch die obligatorische Teilnahme an Weiterbildungsveranstaltungen (Tagungen, Kongressen etc.).

So sitzt derjenige, welcher aus zerrütteten Verhältnissen kommt, oft genug einem Richter gegenüber, welcher aus eigener Anschauung diese Verhältnisse nicht kennt. Auch braucht ein Arzt nicht eine Erkrankung erlitten zu haben, um sie behandeln zu können. Die Sachkunde und das Einfühlungsvermögen des Richters und des Arztes lassen sich nach anderen Kriterien beurteilen, nämlich inwieweit sie sich entsprechende Erkenntnisquellen zugänglich gemacht haben.

Auch der Forderung nach Einführung eines Altenhelfers, welcher in Anlehnung an die Jugendgerichtshilfe fürsorgenerische Aufgaben übernehmen könnte, kann nicht gefolgt werden. Der Altenhelfer dürfte mit Ermittlungen der Persönlichkeitsstruktur und der Aufdeckung von Faktoren, welche für die Verantwortlichkeit des älteren Menschen von Bedeutung sind, überfordert sein; denn zur fundierten gezielten Ermittlung dieser Komponenten sind psychiatrische Kenntnisse unabdingbar. Des weiteren muß die Institutionalisierung des Altenhelfers als Diskriminierung des Alters angesehen werden. Der alternde Straftäter ist schließlich nicht in jedem Fall als hilfebedürftig anzusehen. Im Bereich der sozialen und fürsorgenerischen Aufgaben kann die zeitaufwendige Aufgabenerfüllung wohl auch kaum in zufriedenstellendem Maß erwartet werden.

Diese Annahme ist vor allem im Hinblick auf die Praxis der Jugendgerichtshilfe gerechtfertigt. Infolge Zeitmangels erstreckt sich dort der persönliche Kontakt zu den Betroffenen meist auf ein einmaliges Gespräch im Jugendamt (1).

Die Forderung nach einer obligatorischen psychiatrischen Untersuchung älterer Straftäter muß demgegenüber im Hinblick auf die Straßenverkehrsdelinquenz unterstützt werden, da bei einem erheblichen Teil der älteren Straßenverkehrsdelinquenten anzunehmen ist, daß deren Normverstöße auf einer Überforderung aus Schwäche beruhen.

(1) Eisenberg 1982 § 38 Anm 34 mwN.

Die Prüfung der Schuldfähigkeit des Täters von Amts wegen im iS der §§ 20, 21 StGB muß nur erfolgen, wenn sich begründete Zweifel an der Schuldfähigkeit des Täters im vorgerückten Lebensalter ergeben. Dies erscheint gerade im Hinblick auf den älteren Verkehrsdelinquenten unzureichend zu sein.

Es muß davon ausgegangen werden, daß ein Laie die Frage der Schuldfähigkeit eines älteren Verkehrsdelinquenten nicht ohne Hinzuziehung eines Sachverständigen mit Sicherheit beantworten kann. Diese Beurteilungsschwierigkeiten können auch bei einem rüstig erscheinenden älteren Menschen bestehen, der den Tatbestand einer Verkehrsvorschrift verletzt und bei welchem sich der Sachverhalt aus erklärbaren Umständen herleiten läßt. Bei älteren Menschen besteht nämlich verstärkt die Gefahr, daß das körperliche oder geistige Nachlassen der Kräfte durch automatisierte Handlungsabläufe überdeckt wird.

Hinter dieser Unsicherheit bei der Beurteilung der Verantwortlichkeit betagter Straftäter muß auch der gewichtige Einwand der Diskriminierung zurückstehen. Durch die obligatorische Hinzuziehung eines Sachverständigen wird auch die Position des Richters als solche nicht geschwächt. Vielmehr wird der Richter dort bemüht, wo er wirklich kompetent ist, wenn er sich bei den vorgenannten Beurteilungsschwierigkeiten auf eine bewertende Funktion zurückzieht. Sicher ist auch die Gefahr einer fortschreitenden "Psychologisierung des Strafverfahrens" beachtenswert, jedoch nicht die angemessene und sachlich erforderliche Berücksichtigung psychologischer und psychopathologischer Erkenntnisse im Strafverfahren (1).

Schwierigkeiten ergeben sich hinsichtlich der Festlegung einer Altersgrenze; denn wie die Erkenntnisse der Verkehrsmedizin zeigen, ist bereits ab dem 40. Lebensjahr mit verkehrsrelevanten Abbauerscheinungen

(1) Leferenz KrimGegfr 5 (1962) 9.

zu rechnen. Als Lösung bietet sich möglicherweise eine Abstimmung mit den bereits vorgeschlagenen Präventivmaßnahmen an. Durch die Pflicht, sich als Führerscheininhaber regelmäßigen Kontrollen zu unterziehen bestünde zunächst in großem Umfang die Möglichkeit, die bei einer beträchtlichen Anzahl von Kraftfahrern mittleren und höheren Lebensalters zu vermutenden Leistungsmängel zu korrigieren. Eine obligatorische Untersuchung wäre demnach nur bei den Alterskollektiven erforderlichlich, bei welchen in besonders hohem Maße Abbauerscheinungen zu erwarten sind. Den wesentlichen Ansatzpunkt für die Bestimmung einer derartigen Altersgrenze - die wohl um das 60. Lebensjahr anzusetzen sein dürfte - bieten die verkehrsmedizinischen und gerontologischen Forschungen. Erst durch deren Beiträge erscheint eine fundierte Bestimmung einer entsprechenden Altersgrenze möglich zu sein.

12. Zusammenfassung

- Die in Art und Ausmaß variierenden psychophysischen Einflüsse und gesellschaftlichen Bedingungen bestimmen die Verkehrsteilnahme und das Verkehrsverhalten des älteren Menschen entscheidend. Sie erschweren die Festlegung einer Altersgrenze. Da funktionales und chronologisches Alter nicht unabhängig voneinander sind, ist es gerechtfertigt, für die vorliegende Untersuchung vom 60. Lebensjahr ab von einem älteren Menschen zu sprechen.
- Der Bevölkerungsanteil der 60-jährigen und älteren Wohnbevölkerung hat sich in den letzten 100 Jahren nahezu verdoppelt (1870 11 %; 1980 19.3 %).
- Die motorisierte Verkehrsbeteiligung der 60-jährigen und Älteren liegt bei ca. 6 - 8 %; denn die jährliche Fahrleistung und der Ausnutzungsgrad der Fahrerlaubnis sinkt mit zunehmendem Alter erheblich. Frauen höheren Lebensalters sind nur zu ca. 1 % am motorisierten Straßenverkehr beteiligt.
- Die Straßenverkehrsdelinquenz älterer Menschen wird vornehmlich durch den männlichen Verkehrsteilnehmer geprägt (90 - 95%), was aufgrund seiner bestimmenden Verkehrsteilnahme nicht überraschend ist.
- Das Erscheinungsbild der 70-jährigen und älteren Verkehrsdelinquenten weist keine signifikanten Divergenzen auf.
- In den letzten 20 Jahren waren zwischen 40 - 50% der erfaßten Straftaten älterer Menschen Verkehrsdelikte. Bei der männlichen Bevölkerung dieser Lebensaltersstufe sind es über 50 %, bei der weiblichen Bevölkerung 10 - 25 %.

- Die Verkehrsvergehen bejahrter Straftäter betragen etwa 3 - 4 % aller konstatierter Straftaten im Straßenverkehr. Unter Berücksichtigung der geringen Verkehrsbeteiligung älterer Menschen verdient dies in seiner Tendenz der klassischen Kriminalität widersprechende Beachtung.
- Die quantitative Analyse der registrierten Normbrüche im Straßenverkehr zeigt in den letzten 20 Jahren bei den Verkehrstätern einen deutlichen Strukturwandel. Es zeichnet sich eine Verschiebung zu den überwiegend vorsätzlich begangenen Delikten ab. Für den Verkehrstäter höheren Lebensalters ist insbesondere die statistische Zunahme der Trunkenheit im Straßenverkehr und die der Unfallflucht auffällig.
- Die Variationsbreite der erfaßten Verkehrsdelikte nimmt beim bejahrten Menschen ab.
- Es spricht einiges für die Vermutung, daß die registrierte Verkehrsdelinquenz älterer Menschen von Unsicherheitsfaktoren nahezu in gleichem Umfang betroffen ist wie die der durchschnittlichen Verkehrsdelinquenten.
- Eine nachsichtigere Behandlung durch staatliche Strafverfolgungsorgane läßt sich für den älteren Menschen im Straßenverkehr nur im Bagatellbereich vermuten.
- Den älteren Verkehrstäter gibt es ebensowenig wie einen Typus des Verkehrssünders im allgemeinen.
- Die Analyse der registrierten Normbrüche bestätigt die Vermutung, daß der Verkehrsdelinquent höheren Lebensalters stärker an Gesetzesverstößen beteiligt ist, welche Ausdruck einer Überforderungssituation sind. Auch bei den Gesetzesverstößen, welche der klassischen Kriminalität näher zu stehen scheinen, konnte - mit Ausnahme des Fahrens ohne Fahrerlaubnis -

festgestellt werden, daß ältere Delinquenten eher als Täter geringer krimineller Intensität in Erscheinung treten.

- Die physisch und psychisch begrenzte Leistungskraft vieler älterer Menschen überschreitet in Verkehrssituationen mit hohem Belastungsgrad die Grenze der Leistungsfähigkeit. Eine Kompensation von Leistungsdefiziten scheint nur begrenzt möglich zu sein, vorwiegend deshalb, weil Defizite dem Betroffenen unbekannt bleiben.
- Der Kompensationsspielraum ist gerade beim alternden Kraftfahrer schwer zu bestimmen. Aufgrund des Erreichens eines bestimmten Lebensalters läßt sich daher nicht sagen, ob die Grenze der Fahrtauglichkeit unterschritten ist.
- Im Einklang mit der Unfallursachenforschung und mit verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Untersuchungen muß die besondere Bedeutung der Überforderungssituation für die Vergehen des alternden Menschen im Straßenverkehr unterstrichen werden.
- Zwischen der Straßenverkehrsdelinquenz und der klassischen Kriminalität älterer Menschen scheinen Zusammenhänge zu bestehen. Bemerkenswert ist, daß auch hier die Variationsbreite der Delikte abnimmt, untere Sozialschichten nicht überrepräsentiert zu sein scheinen und geschlechtsspezifische Einflüsse zurücktreten.
- Die Kriminalität des Alters ist eine Kriminalität der (Überforderung aus) Schwäche sowie der differentiellen Gelegenheiten.
- Die gesetzlichen Vorschriften ermächtigen die Verwaltungsbehörde weder bei der Erteilung noch bei der Einschränkung oder Entziehung der Fahrerlaubnis, allein aufgrund fortgeschrittenen Lebensalters eine Überprüfung der Fahrtauglichkeit vorzunehmen,

obwohl beim älteren Verkehrsteilnehmer verstärkt mit fahrtauglichkeitsbeeinträchtigenden Involutionsvorgängen gerechnet werden muß. Da die Verwaltungsbehörde auch auf anderem Wege nur sehr lückenhaft über die Fahrtauglichkeit der Verkehrsteilnehmer informiert wird - häufig erst nach einem erheblichen Schadensereignis -, ist die Einführung einer Fahrerlaubnis mit begrenzter Laufzeit für alle Verkehrsteilnehmer zu fordern. Insoweit würden auch die älteren Verkehrsteilnehmer nicht diskriminiert.

- Die Verlängerung der Fahrerlaubnis sollte vom Ausgang eines regelmäßigen Seh- und Reaktionstestes abhängig gemacht werden sowie von dem Nachweis gewisser Grundkenntnisse im Straßenverkehr (etwa alle 5 Jahre). Die 60-jährigen und älteren Verkehrsteilnehmer sollten sich in kürzeren Abständen (etwa 2 Jahren) Seh- und Reaktionstests unterziehen. Soweit der ältere Mensch diesen Überprüfungen fernbleibt, sollte die Fahrerlaubnis bis zur nächsten obligatorischen Fahrprüfung auf Tagesfahrten beschränkt werden.
- Die Einführung eines Altersstrafrechtes im Pendant zum Jugendstrafrecht kann nicht befürwortet werden.
- Im Hinblick auf den alternden Straftäter entsprechen die Vorschriften über die Schuldfähigkeit dem gesicherten Erkenntnisstand.
- Schuld und Schuldfähigkeit des älteren Verkehrsdelinquenten können von einem Laien in einer nicht unbedeutenden Anzahl von Fällen nicht beurteilt werden. Deshalb ist die obligatorische Hinzuziehung eines Sachverständigen bei Verkehrsdelinquenten ab dem 60. Lebensjahr zu fordern.

LITERATURVERZEICHNIS

- Aebersold, T.: Die fahrlässige Tötung im Straßenverkehr. Jur.Diss. Bern - Stuttgart 1968.
- Albrecht, H.J./Dünkel, F.: "Die vergessene Minderheit" - alte Menschen im Straßenverkehr. ZGeront 14 (1981) 259 - 273.
- Amelunxen, C.: Alterskriminalität. Hamburg 1960.
- Ander, A.: Einfluß von Lebensalter und Fahrpraxis bei Verkehrsunfällen. VhK 66 (1961) 28 - 38.
- Andréasson, R.: Alkohol im Verkehr, ein internationales Problem. Hamburg 1966.
- Anonym, (Dr.H.K.): Das Verbrechen im Alter. Krim 14 (1960) 12 - 13.
- Arbab - Zadeh, A.: Der innere Tatbestand des Unfallfluchtdelikttes aus ärztlicher, sachverständiger Sicht. NJW 1965, 1049 - 1053.
- Aschaffenburg, G.: Das Greisenalter in forensischer Beziehung. MünchMedWschr 55 (1908) 1961 - 1963.
- Das Verbrechen und seine Bekämpfung. Heidelberg 1933.
- Aulhorn, E./Harms, H.: Über die Untersuchung der Nachtfahreignung von Kraftfahrern mit dem Mesoptometer. KlinMblAugenhlk 157 (1970) 843 - 873.
- Bär, H./Hauser, J.: Unfallflucht - Kommentar. (Loseblattsammlung Stand: 1. Oktober 1981). Kaufbeuren.
- Baltes, P./Schaie, W.: Das Märchen vom Intelligenzabbau bei älteren Menschen. Psychologie Heute Nr. 4 (1974) 61 - 64.
- Banschewski, H. et al (Hrsg): Altern der Preis für die Reifung. TglÄrztlP Nr. 1 (1983) 5 - 6. (Kon- greßzeitung - Berlin 1983).
- Baumann, J.: Schuldvermutung im Verkehrsstrafrecht? NJW 1959, 2293 ff.
- Die Verkehrsgefährdung als Ordnungswidrigkeit, Dogma und Praxis. In: Kuratorium "Wir und die Straße" (Hrsg). Folgenlose Verkehrsgefährdung als Massenerscheinung. Ihre Bekämpfung als Aufgabe für Gesetzgebung, Polizei und Justiz. Köln 1961, 162 ff.

- Möglichkeiten und Grenzen für Gesetzgebung und Rechtsprechung, durch Strafmaßnahmen die Verkehrssicherheit zu heben. DAR 35 (1966) 311 - 319.
- Die angemessene strafrechtliche Ahndung von Verkehrsdelikten nach geltendem und künftigem Recht. KuV 1968, 1 - 13.
- Aufsätze und Vorträge zum Verkehrsstrafrecht. Hamburg 1969.

Baurmann, M.C.: Alte Menschen als (Kriminalitäts-) Opfer. ZGeront 14 (1981) 245 - 258.

Becker, A./Händel, K./Kugler, J./Lewrenz, H./Müller-Limmroth W.: Fahrtauglichkeit auf dem Prüfstand. ÄrztlP 29 (1977) 709 - 714.

Bellis, J.C.: Reaction time and chronological age ProcSocExBiol 1933, 30. Zit. nach Otto Maier 1961, 18.

Berger, H./Legnaro, A./Reuband, K.H.: Alkoholkonsum und Alkoholabhängigkeit. Stuttgart - Berlin - Köln - Mainz 1980.

Bergermann, A.: Die Verkehrsunfallflucht. Kriminologische Untersuchung in den Jahren 1961/62. Düsseldorf 1966.

Birkenstock, W./Herten, M./Tiemann, H.: Die Täter - Opfer-Situation alter Menschen als Indikator und Konsequenz gesellschaftlicher Fehlentwicklung (Alterskriminalität). Pol 73 (1982) 137-142.

Bittermann, K./Gramberg-Danielsen, B.: Zur Grenzwertbestimmung im Bereich der mesophischen Sehschärfe. ZBlVerkmed 27 (1981) 106 - 110.

Blau/Szena/Smith: Changes in status and age identification AmSocRv 21 (1956) 198 - 202.

Black, D.J.: Production of crime rates. AmSocRv 35 (1970) 733 - 748.

Blankenburg, E.: Die Selektivität rechtlicher Sanktionen - Eine empirische Untersuchung von Ladendiebstählen. KZSoz 21 (1969) 805 - 829.

/Steffen, W.: Der Einfluß sozialer Merkmale von Tätern und Opfern auf das Strafverfahren. In: Blankenburg, E. (Hrsg). Empirische Rechtssoziologie, 248 - 268. München 1975.

/Sessar, K./Steffen, W.: Die Staatsanwaltschaft im Prozeß strafrechtlicher Sozialkontrolle. Strafrecht und Kriminologie Bd. 5. Berlin 1978.

Blei, H.: Strafrecht I. AT. 18. Aufl. München 1983.

Bloembergen, A.R.: Auf dem Wege zur Abschaffung der Haftpflicht bei Verkehrsunfällen. DRiZ 46 (1968) 34 - 38.

Blume, O.: Alte Menschen in der Großstadt. In: Schmitz/Scherzer, R. (Hrsg). Freizeit, 270 - 276. Frankfurt/M 1974.

Bockelmann, P.: Die Strafe als Mittel der Verkehrserziehung. ZfV 1 (1952) 216 ff.

- Das strafrechtliche Risiko des Verkehrsteilnehmers. NJW 1960, 1277 - 1284.
- Der Schuldgehalt des menschlichen Versagens. DAR 33 (1961) 288 - 299.
- Die künftige Entwicklung des Verkehrsstrafrechts. Hoffnungen und Befürchtungen. KuV 1965, 98 - 99.
- Verkehrsstrafrechtliche Aufsätze und Vorträge. Hamburg 1967 a.
- Bemerkungen zur verkehrspolitischen und verkehrsrechtlichen Situation. KuV 1967, 462 - 464.

Böcher, W.: Die charakterlichen Eignungsvoraussetzungen des Kraftfahrzeugführers. ZBlVerkmed 8 (1962) 215 ff.

- Der Begriff des funktionalen Alters. ÄrztlP 13 (1971) 4101.
- Der Mensch im Leistungsfeld Straßenverkehr. A + L 26 (1972) 285 - 294.
- Der alternde Mensch als Verkehrsteilnehmer. Sonderdruck aus: Die Heilkunst 87 (1974) Nr. 4
- Die verkehrsspsychologische Beurteilung älterer Menschen. ZGeront 10 (1977) 169-183.

/Geiler, M.: Ältere und behinderte Menschen im Straßenverkehr. In: AFO (Hrsg). Die Sicherung des älteren und behinderten Menschen im Straßenverkehr, Bd. 34, 18 - 58. Köln 1981.

Bode, H.J.: Grundzüge des neuen Rechts der Ordnungswidrigkeiten. NJW 1968, 1449-1453.

- Booß, H.:** Wege zur Verbesserung der Ausbildung und Prüfung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis. In: AFG (Hrsg). Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, Bd. 15, 56 - 61. Köln 1968.
- Borchert, W.:** Alkoholdelikte im Straßenverkehr. Kriminologische Untersuchungen in dem Landgerichtsbezirk Verden/Aller in den Jahren 1952/57. Bonn 1960.
- Borkenstein, R.F.:** Probleme der Überwachung, Verurteilung und Strafbemessung. ZfV 21 (1975) 59 - 60.
- Breinbauer, W./Heckel, U./Tanne, W./Zuzan, W.D.:** Unfallanalysen auf Autobahnen unter Berücksichtigung von Lenker und Fahrzeugfaktoren und der Überwachung. Kurzfassung in: ZfV 23 (1977) 171 - 172.
- Bresler, J.:** Greisenalter und Criminalität. Juristisch Psychiatrische Grenzfragen, Bd. V. Halle 1907.
- Bresser, H.P.:** Die Eignung zum Führen von Kfz aus medizinischer Sicht. In: AFG (Hrsg). Die Eignung zum Führen von Kfz, Bd. 15, 24 - 33. Köln 1968.
- Brockhaus -ENZ.:** Bd. 1 Wiesbaden 1968. Bd. 11 Wiesbaden 1970. Bd. 23 Wiesbaden 1976. Bd. 25 Wiesbaden 1981.
- Brühning, E./Harms, H.:** Unfallbeteiligung und Sehfähigkeitsminderung älterer Pkw-Fahrer. ZfV 29 (1983) 19 - 28.
- /Völker, R.:** Unfallrisiko von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. ZfV 25 (1979) 51 - 60.
- Brusten, M.:** Determinanten selektiver Sanktionierungen durch die Polizei. In: Feest, J., Lautmann, R. (Hrsg). Die Polizei. Soziologische Studien und Forschungsberichte. Opladen 1971.
- Bschor, F.:** Über Leistungswandel im Alter im Hinblick auf Verkehrsfragen. ZBlVerkmed 4 (1958) 236 - 239.
- BT-Drucksache 9/1246:** Unterrichtung durch die Bundesregierung. Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1980/1981.
- BürgeI, H.:** Das neue 0.8-Promille Gesetz. NJW 1973, 1356.
- Bürger-Prinz, H.:** Allgemeine Probleme des alternden Menschen. In: Bürger-Prinz, H. (Hrsg). Beiträge zur Sexualforschung. Sexualität in Wort und Bild, 80 - 82. Stuttgart 1967.
- Der alternde Kraftfahrer. KuV 1969, 229 - 232.

- /Lewrenz, H.: Die Alterskriminalität. Stuttgart 1977.
- Alterskriminalität. In: Bauer, R.W./Bürger-Prinz, H. (Hrsg). Sexualität und Verbrechen 218
- Bürgin, R.: Kavalier oder Krimineller? Krim 17 (1963) 521
- Cabanis, D.: Der Alte Mensch als Straftäter. DZBlK 10 (1966) 215 - 217.
- Chapmann, R.: The concept of exposure. AccAnalyPrev 5 (1973) 95 - 110.
- Chilton, R.J./Spielberger, A.: Increases in crime: The liberty of Alternative measures. JCrim 63 (1972) 68-72
- Coppin, R.S./Samuels, P.: Control of the negligent driver - Part I - characteristics of the negligent drivers. State of California, DMV - Division of administration research and statistics, Report No 8 - February 1961.
- Cramer, P.: Unfallprophylaxe durch Strafen und Geldbußen - Vorschläge zu einer Neugestaltung des Sanktionssystems im Bereich des Verkehrsrechts. HUK - Verband (Hrsg). Hamburg 1974.
- De Silva, H.: Wy we have automobile accidents. New York zit. Winkler 1965, 148.
- Deutsche Shell AG: Aktuelle Wirtschaftsanalysen Nr. 11. Motorisierung mit gebremster Fahrt (Shell-Prognose des Pkw-Bestandes bis zum Jahre 2000 Hamburg 1980.
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat eV (Hrsg): Der junge Kraftfahrer. Bonn 1971.
- Deutsches Zentrum für Altersfragen AG: Versuch der Konzipierung eines Curriculums zur Verkehrserziehung mit alten Menschen. Berlin Juni 1977.
- Dietrich, D.: Intelligenz kennt kein Alter. Tagesspiegel vom 27. August 1983.
- DIW (Hrsg): Verkehr in Zahlen. 11. Jhg. Berlin 1983.
- Donges, E.: Fahrzeuge für ältere Menschen. ZfV 26 (1980) 101 - 105.
- Dörmann, U.: Kriminalitätsanalyse und kriminalstatistische Forschungen im BKA. In: BKA (Hrsg). Straftatenklassifizierung und Gewichtung sowie ihre praktische Anwendung, 26 - 37. Wiesbaden 1977.

- Zur Kriminalitätsentwicklung nach der polizeilichen Kriminalstatistik. Krim 35 (1981) 411 - 416.
- Dorsch, W.:** Eignungsmängel und deren Kompensation beim Berufskraftfahrer. In: BAST (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 16. Köln 1978.
- Dreher, E./Tröndle, H.:** Strafgesetzbuch und Nebengesetze. 41. Aufl. München 1983.
- EG-Richtlinien:** Amtsblatt der EG Nr. L 375/1 vom 31.12.1980.
- Eisenberg, U.:** Einführung in die Probleme der Kriminologie. München 1972.
 - Kriminologie. Köln ua 1979.
 - Jugendgerichtsgesetz mit Erläuterungen. München 1982.
- Emde, B.:** Die Zukunft gehört dem Alter. Weltbild Nr. 7 vom 31.3.1983, 38 - 41.
- Emmerich, W.:** Verkehrsunfallflucht im Bezirk des Landgerichts Essen in den Jahren 1953 - 1957. Jur. Diss. Bonn 1963.
- Ennis, P.H.:** Criminal Victimisation in the United States: A Report of National Survey; the President Commission on Law Enforcement and Administration of Justice. Field Surveys Vol. 2. Washington D.C. 1974.
- Erdsiek, G.:** Umwelt und Recht. NJW 1963, 632 - 653.
- Esso AG:** So fährt der Deutsche. Studie 6. Hamburg 1971.
- Exner, F.:** Kriminalbiologie. 2. Aufl. Hamburg 1944.
 - Kriminologie. 3. Auflage Hamburg 1949.
- Feest, J.:** Die Situation des Verdachts. In: Feest, J./Lautmann, R. Die Polizei. Soziologische Studien und Forschungsberichte, 71 - 79. Op-laden 1971.
- /Blankenburg, E.:** Die Definitionsmacht der Polizei. Strategien der Strafverfolgung und soziale Selektion. Düsseldorf 1973.
- /Feest, Ch.:** Alterskriminalität. In: Kaiser, G./Sack, F./Schellhoss, H. (Hrsg). Kleines kriminologisches Wörterbuch, 27 - 31. Freiburg - Basel - Wien 1974.

- v Ferber, Ch.: Der alte Mensch als Verkehrsteilnehmer. Seine Gefährdung seine Bedürfnisse. In: Hefte zur Unfallheilkunde 121 (1975) 375 - 382.
- Fischer, A.: Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Straßenverkehrsrecht und zum Recht der Verkehrswirtschaft (Stand: Ende 1976). DAR 46 (1977) 225 - 232.
- Flitner, F.: Führerschein - Schlüssel zur Unfallverhütung. Wiesbaden 1967.
- Fopp, E.: Die Straftaten des alten Menschen. Bern 1969.
- Frey, E.: Reobjektivierung des Strafrechts im Zeitalter der Technik unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsstrafrechts. In: Die Rechtsordnung im technischen Zeitalter. Zürich 1961.
- Funke, B.: Untersuchungen über nicht alkoholbedingtes Verhalten im Straßenverkehr. Med. Diss. Heidelberg 1966.
- Fürst, C.: Kriminalität und Geisteskrankheit im Alter unter besonderer Berücksichtigung der degenerativen Altersveränderungen. PsychNeuro 135 (1957) 107 - 125.
- Fürstenberg, F.: Die Sozialstruktur in der Bundesrepublik Deutschland. Köln 1967.
- Full, W./Möhl, W./Rüth, K.: Straßenverkehrsrecht - Kommentar. Berlin 1980.
- Galle, J.: Geschlecht, Alter und Verbrechen. ZStW 35 (1914) 188 - 207.
- Ganther, H.: Ärztliche Überlegungen zum motorisierten Straßenverkehr. Die Medizinische. Stuttgart 1958, 1048 - 1062.
- Geiger, W.: Die Rolle des Staates im Bereich des Straßenverkehrswesens. DAR 45 (1976) 319 - 325.
- Gerchow, J.: Kriminalität und Lebensalter. In: An den Grenzen von Medizin und Recht. Festschrift zum 65. Geburtstag von Wilhelm Hallermann, 21 - 34. Stuttgart 1966.
- Gillig, V.K.: Soziologische Dimension der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungstätigkeit und Sanktionierungskriterien bei geringwertigen Ladendiebstahlsverfahren. Gesellschaftswissenschaftliche Diss. Frankfurt/M 1976.

- Gilomen, H.:** Amtliche Statistiken und kriminologische Forschung. KrimB 3 (1977) 39 - 46.
- Glaus, A.:** Kriminalität im Alter. ZPrevMed 1957, 303-310.
- Göhler, E.:** Das neue Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. JZ 1968, 583 - 591.
- Göppinger, H.:** Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. NJW 1959, 2281 - 2283.
 - Der Verkehrssünder als krimineller Typus. KrimGegfr 4 (1960) 76 - 85.
 - Kriminologie. 4. Aufl. München 1980.
- Gordon, P.:** Untersuchungen der Fahrtüchtigkeit bei über 75-jährigen. Schweizer Rundschau der Medizin (Praxis). 64 (1975) 1309 - 1315.
- Graff, H.:** Die deutsche Kriminalstatistik. Geschichte und Gegenwart. Stuttgart 1975.
- Gramberg-Danielsen, B.:** Altersprobleme im Straßenverkehr vom Standpunkt des Ophthalmologen. In: DMW 86 (1961) 2089 - 2091.
 - Sehen und Verkehr. Berlin - Heidelberg - New York 1967.
 - Anpassungsfähigkeit und Leistungsgrenzen des Sehorgans. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 16, 176 - 182. Köln 1982.
- Grassberger, R.:** Die Persönlichkeit des Sexualverbrechers. Krim 11 (1957) 81 - 86.
 - Kriminologie des Verkehrsunfalls. Krim 12 (1958) 256 - 265; 303 - 305.
- Groß, H./Geerds, F.:** Handbuch der Kriminalstatistik. Bd. 1 10. Aufl. Berlin 1977; Bd. 2 10. Aufl. Berlin 1978.
- Grossjahn, A.:** Körperliche und geistige Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bei Hirnverletzungen. Stuttgart 1957.
- Gschwind, M.:** Die Psychologie des Verkehrssünders. Krim 15 (1961) 164 - 166.
- Gunzert, R.:** Soziologische Probleme bei der Beurteilung von Verkehrsdelikten. DAR 29 (1960) 315 - 326.
- GUUVU:** Juristischer Dienst 15.6.1969. Zitn Midden-dorff Verkehrskriminalität. 1981 a, 421.

- Haag, G.:** Gesprächsleitung. In: Kogon, E. (Hrsg). Alter und Aktivität. Zur Ideologie vom Ruhestand. Frankfurt/M 1976.
- Haas, I./Reeker, K.:** Einfluß von Lebensalter und Fahrerfahrung auf die Unfallbelastung und sicherheitsrelevante Einstellung. ZfV 22 (1976) 119 - 130.
- Haferkamp, W.:** Alter und Leistung. Bd. 1 Köln 1964.
- Halikowski, B.:** Ein Greis und ein Kind. FortM 1978, 2157 - 216
- Hallermann, W.:** Der Führerschein als Statussymbol. In: Vitalität. Festschrift zum 70. Geburtstag für Bürger-Prinz. Hamburg 1968, 224 - 235.
- Über Delikte alter Menschen. BGerMed 26 (1969) 256 - 264.
- /Staak, M.:** Über die Alterskriminalität. ÄrztlP 19 (1967) 187 - 193.
- Hampel, B.:** Über die Zuverlässigkeit von Angaben zur jährlichen Fahrleistung. ZfV 24 (1978) 166 - 1
- Händel, K.:** Die Strafzumessung bei alkohlbedingten Verkehrsdelikten. BA 1 (1961/62) 137 - 151.
- Altersgrenzen für Fahrerlaubnisinhaber. ZGeront 14 (1981) 304 - 307.
 - Gefährdung älterer Menschen im Straßenverkehr. ZGeront 14 (1981) 313 - 317.
- Harms, H.:** Gefahren nicht kompensierbarer Sehmängel und ihre Verhütung. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 16, 122 - 127. Köln 1978.
- Sehvermögen des Kraftfahrers und Verkehrssicherheit. ZfV 28 (1982) 52 - 57.
- Hartmann, H.P.:** Der Kranke als Fahrzeuglenker. Berlin - Heidelberg - New York 1980.
- Alte Menschen als Kraftfahrer. ZGeront 14 (1981) 296 - 303.
- Hartmann, R.:** Lebensalter, Geschlecht, Konstitutionstyp und Einsicht in die Strafbarkeit des Verhaltens bei Verkehrsdelinquenten. ZfV 4 (1958) 204 - 215.

- Hauser, J.:** Warum flüchten Frauen nach Unfällen seltener als Männer? ADAC Motorwelt 9 (1977) 56 - 57.
- Wann und wie sollten Ordnungswidrigkeiten im Verkehr unbedingt verfolgt werden? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg). VGT 78, Hamburg 1978.
 - Unfallflucht ein typisches Alkoholdelikt. BA 19 (1982) 193 - 199.
- Hautzinger, H./Hunger, W./Frey, I.:** Zahl und Struktur der Führerscheindinhaber in der Bundesrepublik Deutschland. Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung. Köln 1980.
- v Hebenstreit, B.:** Grundzüge einer Verkehrspsychologie. München 1961.
- Heegener, F.:** Untersuchungen zu Verkehrsdelikten. Belastungen bei mehrfach rückfälligen Straftätern. Phil.Diss. München 1961.
- Heinz, W.:** Bestimmungsgründe der Anzeigebereitschaft des Opfers. Ein kriminologischer Beitrag zum Problem der differentiellen Wahrscheinlichkeit strafrechtlicher Sanktionierung. Jur. Diss. Freiburg 1972 a.
- Entwicklung, Aufgaben und Probleme der Kriminalstatistik. ZStW 84 (1972) 806 - 833.
 - Zur Korrektur der Tatverdächtigenzahlen in der polizeilichen Kriminalstatistik. Krim 30 (1976) 151 - 155.
 - Kriminalstatistiken - Indikatoren der Kriminalität und ihrer Entwicklung. PolJ 1977, 93 - 110.
- Hellmer, J.:** Können schärfere Strafen die Verkehrsdisziplin wirklich verbessern? Zahlen sprechen dagegen - es wird zu viel und zu schnell bestraft. Die Zeit Nr. 15 vom 15.4.1967.
- Hellwig, R.:** Die künftige Entwicklung des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin 1970.
- v Hentig, H.:** Zur Psychologie der Einzeldelikte, Bd. 1. Diebstahl, Einbruch, Raub. Tübingen 1954.
- Herold, H.:** Ist die Kriminalitätsentwicklung und damit die Sicherheitslage verlässlich zu beurteilen? Krim 30 (1976) 337 - 345.

- v Hippel, R.: Vorsatzprobleme der Straßenverkehrsgefährdung de lege ferenda. ZStW 75 (1963) 443 - 459.
- Hirschberger, H./Donges, E.: Die Sicherung des älteren und behinderten Kraftfahrers im Straßenverkehr. In: AFO (Hrsg). Gleichnamiger Titel, Bd. 34, 78 - 113. Köln 1981.
- Hoegel, H.: Die Einteilung der Verbrecher in Klassen. Leipzig 1908.
- Höhn, Ch./Lincke, W.: Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung bis 1990 (2. Teil). WiSta 1976, 337-
- Höttler, R.: Soziologische Verkehrstypologie. Gesellschafts- und Planungswissenschaftliche Diss. TU-Berlin 1975.
- Hofecker, G./Skalicky, M. et al: Probleme der Messung des biologischen Alters. AGeront 11 (1981) 8 - 11.
- Hoff, H./Berner, P.: Persönlichkeit und Verkehrsverhalten. In: Hoff, H./Händel, K. (Hrsg). Verkehrsunfall und Persönlichkeit, 5 - 25. Hamm - Hoheneck 1961.
- / Händel, K.: Verkehrsunfall und Persönlichkeit. H. 8 Schriftenreihe zum Problem der Suchtgefahr. Hamm - Hoheneck 1961.
- /Ringel, E.: Psychiatrische Alterserkrankungen. In: Doberauer, W. et al (Hrsg). Handbuch der praktischen Geriatrie, Bd. 2, 114 - 136.
- Holtz, G.: Aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs in Strafsachen. MDR 1977, 108 - 112; MDR 1978, 281 - 284.
- Hoyos, C.: Verkehrsverhalten und Persönlichkeit. In: Hoyos, C. (Hrsg). Psychologie des Straßenverkehrs, Bd. 1, 78 - 134. Stuttgart 1965.
- Huber, J.: Ältere Menschen und Verkehrsaufklärung. Bericht zum Forschungsprojekt 7416. Köln 1982.
- Isaac, M.: Kommentar zum Automobilgesetz. Berlin 1912.
- Jacobi, E.: Was veranlaßt zu der Forderung neuer Wege zur Ahndung von Verkehrsdelikten? DAR 27 (1960) 305 - 309.
- Jagus, H.: Straßenverkehrsrecht - Kommentar. 27. Aufl. München 1983.

- Janski, F.D.:** Multifaktorielle Untersuchungen über objektive Unfallbedingungen und Persönlichkeitsmerkmale des Unfallflüchtigen. Med. Diss. Tübingen 1973.
- Jost, B.:** Multifaktorielle Untersuchungen über Handlungsabläufe und zur Motivation bei der Verkehrsunfallflucht. Med.Diss. Tübingen 1973.
- Julier, M.:** Straßenverkehrsrecht - Kommentar. 5. Aufl. München 1957.
- Kaiser, A.:** Die Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) im Landgerichtsbezirk Krefeld 1955 - 1959. Bonn 1964.
- Kaiser, G.:** Zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. KuV 1969, 173 - 180.
- Verkehrsdelinquenz und Generalprävention. Untersuchungen zur Kriminologie der Verkehrsdelikte und zum Verkehrsstrafrecht. Tübingen 1970.
 - Kriminologie. Karlsruhe 1980.
 - Verkehrsdelinquenz im kriminologischen Kontext. PFA 8 (1981) 174 - 194.
- /Metzger-Pregizer, G.:** (Hrsg). Betriebsjustiz. Untersuchungen über die soziale Kontrolle abweichenden Verhaltens in Industriebetrieben. Berlin 1976.
- Kansky, K.J.:** Travel patterns of urban residence. Transportation-Science Bd. 1, Baltimore MD 1965..
- Keckeisen, W.:** Die gesellschaftliche Definition abweichenden Verhaltens. Perspektiven und Grenzen des labeling-approach. München 1974.
- Kehrer, F.A.:** Vom seelischen Altern. Münster 1952.
- Kerner, H.J.:** Verbrechenswirklichkeit und Strafverfolgung. Erwägungen zum Aussagewert der Kriminalstatistik. München 1973.
- Was erwartet die kriminologische Wissenschaft von einer aussagekräftigen Kriminalstatistik? PFA 5 (1978) 55 - 69.
 - Kriminalitätsentwicklung und innere Sicherheit. BKA (Hrsg). Forschungsreihe, Bd. 11. Wiesbaden 1980.
- Keske, M.:** Verkehrskriminalität und allgemeine Kriminalität. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 16 (1978) 206 - 212. Köln 1978.

- Kesselring, R.:** Beiträge zur Kriminologie der Straßenverkehrsdelikte. Jur.Diss. Bonn 1959.
- Keupp, L.:** Zur Problematik der weiblichen Delinquenz. MschKrim 65 (1982) 219 - 229.
- Kirn, L.:** Über die klinisch-forensische Bedeutung des perversen Sexualtriebs. AZPsych 39 (1882) 216
Zitn Olbermann, A. 1936, 58.
- Knoflacher, H.:** Altersspezifische Unfallumstände. ZfV 25 (1979) 131 - 134.
- Koch, H.J.:** Fahren ohne Fahrerlaubnis. Rechtspolitische - forensische - Anmerkungen zu § 21 StVG. DAR 40 (1971) 35 - 38.
- Koch, U.:** Untersuchungen zur Kriminalität älterer Menschen. Med. Diss. Berlin 1970.
- König, R.:** Die strukturelle Bedeutung des Alters in der fortgeschrittenen Industriegesellschaft. In: König (Hrsg). Soziologische Orientierungen - Vorträge und Aufsätze, 134 - 146. Köln - Berlin 1965.
- Körner, H.:** Sexualkriminalität im Alter. In: Schmidt/Schor Sigusch (Hrsg). Beiträge zur Sexualforschung, Bd. 56. Stuttgart 1977.
- Koester, H.:** Der alternde Mensch im Straßenverkehr. ZBlVerk 9 (1963) 136 - 139.
- Kreuzer, A.:** Über kriminologische Dunkelfeldforschung. Krim 30 (1976) 145 - 151.
- Über Gießener Delinquenzbefragungen. In: Festschrift für Walter Mallmann, 129 - 148. Baden-Baden 1978.
- Krohn, M.:** Theorien des Alterns. In: Hohmeier, J./Pohl, H (Hrsg). Alter als Stigma, 57 - 75. Frankfurt 19
- Kroj, G.:** Der Einfluß des Alterns auf Risikobereitschaft und Sicherheitseinstellung. Eine Fragebogenerhebung. ZfV 18 (1972) 107 - 109.
- Unfallentwicklung und Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland 1960 - 1965. ZfV 15 (1969) 86 - 99.
- Krüger, H.:** Die Aufklärungsquote - ein trügerischer Indikator der Verbrechenaufklärung? Krim 30 (1976) 513 - 515.

- Krüger, R.:** Alkoholtäter im Straßenverkehr. BA 5 (1968) 141 - 156.
- Krumme, E.:** Verkehrsunfallflucht das rätselhafte Delikt. DAR 35 (1968) 234 - 236.
- Kruse, K.:** Wann und wie sollten Ordnungswidrigkeiten im Verkehr unbedingt verfolgt werden? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg). - VGT 78 - , 119. Hamburg 1978.
- Kucklick, W.:** Wiederholungstäter 1971 in Hamburg. Krim 27 (1973) 89 - 91.
- Kunkel, E.:** Kriminalität und Fahreignung. Böcher, W./ TÜV Rheinland (Hrsg). Köln 1975.
- Biographische Daten und Rückfallprognosen bei Trunkenheitstätern im Straßenverkehr. Köln 1977 a.
 - Bedeutung der Dunkelziffer für das Eignungskriterium bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. BA 14 (1977) 81 - 93.
 - Die prozentuale Verteilung der zeitlichen Abstände zwischen den Trunkenheitsdelikten im Straßenverkehr bei alkoholauffälligen Kraftfahrern. BA 14 (1977) 129 - 143.
 - Die Rückfallwahrscheinlichkeit der Trunkenheitstäter im Straßenverkehr. BA 14 (1977) 181 - 185.
 - Zur Bedeutung der Dunkelziffer bei Trunkenheitsdelikten. BA 19 (1982) 15 - 28.
- /Menken, E.:** Zur Notwendigkeit neuer Maßnahmen gegen die Trunkenheit im Straßenverkehr. BA 15 (1978) 431 - 450.
- Kürzinger, J.:** Private Strafanzeige und polizeiliche Reaktion. Berlin 1978.
- Kriminologie. Eine Einführung in die Lehre vom Verbrechen. Freiburg 1982.
- Kuttner, B.:** The social nature of aging. Gerontologist 2 (1962) 5 - 8.
- Kutter, E.:** Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs. Veröffentlichung des Instituts für Stadtbauwesen der TU Braunschweig, H. 9. Braunschweig 1972.
- Lackner, K.:** Das zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs. JZ 1965, 92 - 95 und 120 - 125.

- Strafgesetzbuch mit Erläuterungen. 15. Aufl. München 1983.
- Lange, R.: Probleme eines Altersstrafrechts. In: Bürger-Prinz, H./Giese, H. (Hrsg) Beiträge zur Sexualforschung. "Sexualität in Wort und Bild", Stuttgart 1967.
- Verkehrsrecht aus der Sicht der Rechtslehre. In: Wagner, K./Wagner, H.J. (Hrsg). Handbuch der Verkehrsmedizin, 47 - 71. Berlin - Heidelberg - New York 1968.
- Welche Lehren ergeben sich für die Rechtsprechung aus den Verkehrsunfällen der letzten Jahre? In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg). - VGT 73 -, 6 ff. Hamburg 1973.
- Langen, D.: Verkehrsunfall und Lebensalter. KrimGegfr 4 (1960) 86 - 99.
- Langer, J.: Alkoholdelikte im Straßenverkehr. Kriminologische Untersuchungen in dem Landgerichtsbezirk Bonn im Jahre 1963. Bonn 1968.
- Laum, H.D.: Die richterliche Strafzumessung bei fahrlässigen Tötungen und Körperverletzungen im Straßenverkehr. Jur. Diss. Bonn 1960.
- Lautmann, R.: Justiz - die stille Gewalt. Teilnehmende Beobachtung und entscheidungssoziologische Analyse. Frankfurt/M 1972.
- Leder, R.: Zur Statistik der Verkehrsunfallflucht unter Alkoholeinfluß. Med.Diss. Nürnberg 1961.
- Leferenz, H.: Richter und Sachverständiger. KrimGegfr 5 (1961) 1 - 11.
- Legat, W.: Die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge. WiSta 1967, 697 - 684.
- Lehmann, K.: Zur Typologie der Verkehrsunfälle. KrimGegfr 4 (1960) 57 - 75.
- Lehr, U.: Psychologie des Alterns. Bonn 1972.
- Psychologische Aspekte des Alterns. In: Reimann, H./Reimann, H.(Hrsg). Das Altern. München 1974, 103 - 121.
- /Thomae, H.: Soziale Dienste für alte Menschen. Bonn 1976.

Leipziger Kommentar: Kommentar zum Strafgesetzbuch. Baldus, P./Wilms, H. (Hrsg). 9. Aufl. Berlin - New York 1974.

Lewrenz, H.: Die Rückbildungserscheinungen im höheren Lebensalter als Unfallursache im Straßenverkehr. ZblVerKmed 4 (1958) 151 - 153.

- Charakterologische Aspekte bei der Begutachtung von Kraftfahrern. KrimGegfr 4 (1960) 23 - 32.
- Rechtssicherheit oder Verkehrssicherheit. Der Sachverständige zwischen den Entscheidungen. In: Randzonen menschlichen Verhaltens, 122 - 128. Festschrift zum 60. Geburtstag für Bürger-Prinz. Stuttgart 1962.
- Die Eignung zum Führen von Kfz. In: Forum der Psychiatrie, Bd. 7, Stuttgart 1964.
- Alterskriminalität. In: Sieverts (Hrsg). Handwörterbuch der Kriminologie, 42-55. Berlin 1966.
- Der alternde Mensch im Straßenverkehr. In: Wagner, K./Wagner, H.J. (Hrsg). Handbuch der Verkehrsmedizin, 193 - 209. Berlin - Heidelberg - New York 1968 a.
- Die sogenannte Kompensation körperlich-geistiger Mängel beim Kraftfahrer. In: Vitalität. Festschrift zum 70. Geburtstag für Bürger-Prinz, 236 - 246. Stuttgart 1968 b.
- Grundsätze der Kraftfahrer - Eignungsbegutachtung. KuV 1968, 111 - 113.
- Krankheit im Kraftverkehr. Gutachten des gemeinsamen Beirats für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit. Neue Presse. Bonn 1973.

/Bochnik, H.J./Broszio, E./ Donicke, H./Pittrich, W./Willbrand, K.: Die Strafzumessungspraxis bei Verkehrsdelikten in der Bundesrepublik Deutschland. Eine multifaktorielle Analyse von 6803 Urteilen Westdeutscher und Westberliner Verkehrsrichter. Hamburg - Frankfurt/M 1967.

Linke, D.: Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB). Eine kriminologische und strafrechtliche Studie unter besonderer Berücksichtigung der in den Jahren 1964 und 1965 im Landgerichtsbezirk Kiel durchgeführten Strafverfahren. Jur. Diss. Frankfurt - München 1968.

- Linder, O.: Die gemeinsame Verkehrssicherheitskonferenz. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr H. 30. Bonn 1966.
- Littmann, G.: Die Problematik des Führerscheins auf Lebenszeit. In: AFG (Hrsg). Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen, Bd. 15. Köln 1968.
- Loduchowski, H.W.: Die Tötungsdelikte (Mord, Totschlag und Kindestötung) im LG-Bezirk Koblenz in den Jahren 1910 - 1939. Jena 1941.
- Lütkes, H./Maier, H./Wagner, H.: Straßenverkehr - Kommentar, Bd. 5 Teil III. Loseblattsammlung. Frankfurt/M Stand: Januar 1983.
- Luff, K.: Medizinische Betrachtungen zum Problem der steigenden Verkehrsunfallziffern unter besonderer Berücksichtigung der Frage: Alter und Verkehrssicherheit. ÄrztlWschr 8 (1953) 179 - 186.
- Das Verkehrsstrafrecht aus ärztlicher Sicht. DAR 29 (1960) 326 - 334.
 - Die biologische Bedeutung von Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die Verkehrsrechtsprechung. DAR 28 (1959) 89 - 94.
 - Die Bewußtseinslage des Kraftfahrers nach alkoholbedingten Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die Unfallflucht. BA (1963/1964) 126 - 132.
- Luhmann, N.: Soziologische Aufklärung. SozW 18 (1967) 97 ff. Göttingen.
- Lundt, P.V.: Sehvermögen und Kraftverkehr. Gutachten des Bundesgesundheitsamtes. Bonn-Bad Godesberg 1972.
- Lutz, F.U.: Zur Bewertung altersbedingter Leistungseinbußen von Kraftfahrern. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, H. 16 (1978) 149 - 156. Köln 1978.
- Maag, F.: Praktische Fahrproben. Bisherige Erfahrungen und daraus resultierende Problematik. BGerMed 34 (1976) 111 - 115.
- Die praktische Fahrprobe als diagnostisches Instrument zur Beurteilung der Fahrtauglichkeit. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, H. 16 (1978) 176 - 1982. Köln 1978.

- Magdowski, I.J.:** Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform. In: Geerds, F. (Hrsg). Forschungsreihe Kriminalwissenschaften, Bd. 2. Lübeck 1980.
- Maier, O.:** Lebensalter und Straßenverkehrsanpassung. Phil. Diss. Frankfurt/M 1961.
- Marsh, B.W.:** Aging and driving. Traffic Engineering 31 (1960) 11 - 29.
- Marsh, C.J.:** Reactiontime of persons over fifty years of age. Unpublished report. Stanford 1931. Zitiert Maier, O. 1961, 18.
- Mathey, F.J.:** Der ältere Fußgänger im Straßenverkehr der Großstadt. In: AFO (Hrsg). Die Sicherung des älteren und behinderten Menschen im Straßenverkehr, Bd. 34, 59 - 77. Köln 1981.
- Matthes, W.:** Jugendliche Verkehrstäter vor dem Jugendgericht. Eine Untersuchung von 470 im Jahre 1961 in Hamburg abgeurteilten Probanden. Jur. Diss. Hamburg 1965.
- Mau, K.P.:** Die Alkoholeinwirkung als Tatbestandsmerkmal bei den Verkehrsdelikten und ihre Beziehung zur Schuld. Jur. Diss. Kiel 1965.
- Maurach, R./Zipf, H.:** Strafrecht AT. Teilband 1. Grundlehren des Strafrechts und Aufbau der Straftat. 6. Aufl. Heidelberg 1983.
- Mayer, K.:** Zur Psychologie des Unfällers. KrimGegfr 4 (1960) 33 - 38.
- Über die Rückfälligkeit bei Verkehrsdelinquenten. KrimGegfr 8 (1968) 117 - 129.
/Romeis, P./Mayer, B.: Der Mehrfachtäter. Persönlichkeit und Prognose. BA 5 (1968) 157 - 166.
- Mazurczak, E.:** Persönliche Verhältnisse angetrunkener Fahrer. Jur. Diss. Zürich 1972.
- McFarland, P.H./Ross, A./Tune G.S./Welford, A.T.:** On the Driving of Automobiles by older people. JGeront 19 (1964) 190 - 197.
- McFarland, R./Mosley, A.:** Human Factors in Highway Transport Safety. Boston 1954.
- Mergen, A.:** Kriminologie. Berlin - Frankfurt/M 1967.
- Kriminologie. 2. Aufl. München 1978.
- Meyer, K.:** Die unbestraften Verbrechen. Eine Untersuchung über die sogenannte Dunkelziffer in der deutschen Kriminalstatistik. München 1941.

- Meyer, E./Jacobi, E./Stiefel, E.C.: Typische Unfallursachen im Straßenverkehr, Bd. 1 - 3. In: Wir und die Straße/HUK-Verband eV (Hrsg). Frankfurt/M 1961.
- Meyers-Enz.: Überforderung, Bd. 24, 69. München - Mannheim - Zürich 1979.
- Michler, G./Paesler, R.: Verkehr. In: Paesler, R. et al (Hrsg) Der Fischer-Weltalmanach, 937 - 944. Frankfurt/M 1983.
- Middendorff, W.: Die Kriminologie des Verkehrsdelikts. Krim 13 (1959) 499 - 502 und Krim 14 (1960) 13 - 16.
- 600 Alkoholtäter. Beiträge zur Kriminologie der Verkehrsdelikte. Hamburg 1961 a.
 - Die Verkehrsdelikte in Kriminologie, Strafrecht und Strafverfahren. Krim 15 (1961) 236 - 239; 285 - 291; 334 - 338.
 - Kriminologische Persönlichkeitsforschung bei Verkehrstätern. ZfV 15 (1969) 144 - 154.
 - Beiträge zur Verkehrskriminologie. Bielefeld 1972.
 - Verkehrskriminologie: Ergebnisse und Folgerungen DAR 48 (1979) 145 - 157.
 - Kriminologie in Fällen. In: Polizei Aktuell, Bd. 32. Stuttgart 1980 a.
 - Probleme der Strafzumessung - zugleich eine Besprechung des Buches von Albrecht, H.J.: "Strafzumessung und Vollstreckung von Geldstrafen unter Berücksichtigung des Tagessatzsystems". BA 18 (1981) 331 - 340.
 - Verkehrskriminalität. In: Schneider, H.J. (Hrsg). Psychd 20. Jhd, 419 - 434. Zürich 1981 a.
 - Kriminologie der Unfallflucht. BA 19 (1982) 356 - 364.
- Mierke, K.: Die Konzentrationsfähigkeit und ihre Grenzen im Straßenverkehr. KrimGegfr 4 (1960) 1 - 9.
- Mikorey, M.: Die Problematik der menschlichen Sexualität im höheren Alter. In: Doberauer (Hrsg). Alter und Krankheit, 59 - 100. Wien 1957.
- Miles, W.R.: Correlation of reaction and coordination speed with age in adults. AmJPsychol 1931, 28. Zitiert Maier, O. 1961, 18.

- Möhl, W./Müller, F.: Straßenverkehrsrecht-Kommentar, Bd. 3.
22. Aufl. Berlin 1969.
- Moser, L.: Zusammenhänge zwischen Aggression, Kriminalität
und Unfallhäufigkeit. Der Verkehrsunfall
16 (1978) 47 - 50.
- Mottel, F.: Die Kriminalität der Senilen. MKrim 17 (1943)
20 - 21.
- Müller, A.: Beiträge zur empirischen Kriminologie. Der
Trunkenheitstäter im Straßenverkehr der
Bundesrepublik Deutschland. Frankfurt/M 1976.
- Ermittlungen und Bedeutung der Rückfall-
wahrscheinlich bei Trunkenheitstäter im Straßen-
verkehr. BA 14 (1977) 172 - 180.
- Müller, E.: Zur Kriminologie der Unfallflucht. In: Deutsche
Akademie für Verkehrswissenschaften (Hrsg).
- VGT 64 -, 160 - 174. Hamburg 1964.
- Zur Kriminologie der Unfallflucht. KuV 1968,
135 - 143.
 - Der tödliche Verkehrsunfall. Typen und Ur-
sachen tödlicher Verkehrsunfälle und sich daraus
ergebender Erkenntnisse für die Unfallver-
hütung. Annals 9 (1961) 1 ff.
- Müller, H.R.: Zur Kriminologie der Verkehrsdelinquenz unter
besonderer Berücksichtigung der Überforderung
im Straßenverkehr. Winterthur 1975.
- Müller, L.: Dunkelfeldforschung - Ein verlässlicher
Indikator der Kriminalität? Darstellungen,
Analyse und Kritik des internationalen
Forschungsgegenstandes. Jur. Diss. Freiburg 1978.
- Müller-Limmroth, W.: Die physiologischen Grundlagen der An-
forderungen im Straßenverkehr. In: Wagner, K./
Wagner, H.J. (Hrsg). Handbuch der Verkehrs-
medizin, 122 - 173. Berlin - Heidelberg -
New York 1968.
- Neue Erkenntnisse zur Leistungsfähigkeit des
Kraftfahrers und zu ihren Grenzen. Plenarvor-
trag gehalten auf dem 15. Deutschen Verkehrs-
gerichtstag 1977 in Goslar. DAR 46 (1977) 151
- 156.
- /Schnebel, H.: Neue Erkenntnisse zur
Leistungsfähigkeit des Kraftfahrers und zu
ihren Grenzen und zu ihrer Verminderung durch
Medikamente und Alkohol. BA 15 (1978) 226 - 240.

- v Münch, I.: Die Verkehrsunfallflucht - ein Fremdkörper im deutschen Strafrechtssystem. DAR 26 (1957) 205 - 207.
- Munsch, G.: Menschliches Versagen als Ursache von Straßenverkehrsunfällen. DAR 23 (1956) 267 - 277.
- Näcke, P.: Greisenalter und Verbrechen. ArchKrim 1909, 10.
- Narr, H.: Soziale Probleme des Alterns. Stuttgart 1976.
- Nass, G.: Unzucht mit Kindern. Das Sexualdelikt unserer Zeit. MschrKrim 37 (1954) 69 - 82.
- Kriminologische Überlegungen zur Rationalisierung der Strafverfolgung bei Verkehrsdelikten. MschrKrim 46 (1963) 263 ff.
 - Die Kriminellen. München 1966.
 - Die Ursachen der Kriminalität. Dargestellt und erklärt an 102 Fällen. Köln - Berlin - Bonn-München 1973.
- Naumann, K.: Sozialethische Lernziele im Straßenverkehr. BA 17 (1980) 233 - 247.
- Neugarten, B.L.: Grow old along with me! The best is yet to be. Vol. 5 Nr. 7 (1971) 45 ff, 79 ff.
- Nikolodoni, A.: Greisenalter und Kriminalität. MittIKrimV 1900, 154 - 162.
- Nüss, K.H.: Zu den neuen Vorschriften zur Verkehrserziehung des Straßenverkehrs. JR 1965, 41 - 45.
- Oba, S.: Unverbesserliche Verbrecher und ihre Behandlung. Jur. Diss. Erlangen 1907.
- Olbermann, A.: Kriminalität des alternden Menschen. Jur. Diss. Bonn 1936.
- Opp, K.D.: Soziologie im Recht. Reinbek/Hamburg 1973.
- Osterkorn, A.: Kraftfahrzeug und Verbrechen. In: Exner, F. (Hrsg). Kriminalistische Abhandlungen, H. 35. Leipzig 1938.
- Otto, H./Jülich, H./Lönecker, H.: Faktor Mensch im Verkehr, H. 18. Die Entwicklung der Verkehrsdelinquenz nach den Unterlagen des Verkehrszentralregisters. Frankfurt/M 1973.
- Pakesch, E.: Die Kriminalität im Greisenalter. WkInWschr 74 (1962) 917 - 920.

- Patton, C.V.** Age groupings and travel in a rural area. Rural Sociology Vol. 40 (1975) 55 - 65.
- Paul, H.A.:** Unfallgefährdung älterer Arbeitnehmer. ZGeront 8 (1975) 266 - 276.
- Peukert, E.:** Untersuchungen der Dunkelanpassungsfähigkeit von Kraftfahrern. ZBlVerkMed 4 (1958) 202 - 212.
- Philipp, G.:** Entziehung der Fahrerlaubnis durch Verwaltungsbehörden und Gerichte. In: Wagner, K./Wagner, H.J. (Hrsg). Handbuch der Verkehrsmedizin, 104 - 107. Bonn - Heidelberg - New York 1968.
- Pilgram, A.:** Kriminalität in Österreich. Studien zur Soziologie der Kriminalitätsentwicklung. Wien 1980.
- Kleine Verteidigung der Kriminalstatistik. KrimJ 14 (1982) 57 - 65.
- Pillat, A.:** Das menschliche Auge nach dem 60. Lebensjahr. In: Doberauer, W. (Hrsg). Alter und Krankheit, 21 - 30. Wien 1957.
- Planeck, T.W./Fowler, R.C.:** Traffic Accident Problems and Exposure. JGeront 26 (1971) 224 - 230.
- Popitz, H.:** Über die Präventivwirkung des Nichtwissens. Dunkelziffer, Norm und Strafe. In: Reihe Recht und Staat, H. 350. Tübingen 1968.
- Poppe, W.:** Zur Beurteilung von Straftaten älterer Menschen. NJ 1969, 136 - 139.
- Preisendanz, H.:** Strafgesetzbuch - Kommentar. 30. Aufl. Berlin 1978.
- Prokop, L:** Zur Ermüdung des Kraftfahrers. In: BaSt (Hrsg). Unfall und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, H. 16, 86 - 90. Köln 1978.
- Quast, P.:** Alterskriminalität. SozA 11 (1962) 390 - 396.
- Rangol, A.L.:** Die Strafverfolgung gegen Straßenverkehrs-sünder. WiSta 1968, 299 - 306.
- Rasehorn, T.:** Obrigkeitliches oder freiheitliches Denken im Verkehrsstrafrecht. ZRP 2 (1969) 81 - 84.
- Rauch, B.:** Zur Psychologie des Verkehrsunfalls. Med. Diss. Erlangen 1957.

- Reitmeister, G.: Erscheinungsform und Strafzumessung bei der fahrlässigen Körperverletzung. Darstellung anhand von Gerichtsakten. AG Freiburg 1925 - 1935. Jur. Diss. Freiburg 1948.
- Remscheid, H./Merשמann, W./Walter, R./Höhner, G.: Empirische Untersuchungen zur unregistrierten kindlichen Delinquenz. KrimGegfr 12 (1976) 195 - 210.
- Richards, O.E.: Motorist vision and the drivers license. Traffic Quart 166, 1. Zitn Gramberg-Danielsen 1967, 4.
- Ries, W.: Handbuch der allgemeinen Pathologie. Berlin - Heidelberg 1972.
- Ritzel, G.: Untersuchungen zur Altersdelinquenz. MschrKrim 55 (1972) 345 - 356.
- Zur Kriminalität alter Menschen. BGerMed 31 (1973) 87 - 91.
- Roesner, E.: Kriminalstatistik. In: Elster Lingemann (Hrsg). HwKrim, Bd. 2, 27 ff. Berlin - Leipzig 1963. Zitn Göppinger 1980.
- Rogmann, H.: Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge und Straßenverkehrsunfälle Nordrhein-Westfalens 1949 - 1954 Düsseldorf 1956.
- Rommeney, G.: Analyse und Prognose der Gegenwartsriminalität als Massenerscheinung. MschrKrim 42 (1959) 191- 313.
- Rudolphi, H.:/Horn, E./Samson, E.: Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch, Bd. 1. AT 3. Aufl. Frankfurt/M Stand November 1983.
- Ruge, B.: Die fahrlässige Tötung. Ein Beitrag zur Kriminologie Dogmatik und Strafzumessung unter besonderer Berücksichtigung der Verfahren im Landgerichtsbezirk Kiel in den Jahren 1956 - 1961. Jur. Diss. Kiel 1963.
- Rustenmeyer, J.: Spezielle Anpassungsprobleme des alten Menschen im Straßenverkehr. AGeront 5 (1975) 167 - 169.
- Sack, F.: Probleme der Kriminalsoziologie. In: König, R. (Hrsg). Handbuch der empirischen Sozialforschung 2. Aufl. Bd. 12. Wahlverhalten, Vorurteile und Kriminalität. Stuttgart 1978.

- Sauer, W.:** Kriminalsoziologie, Bd. 2. Berlin 1933.
- Kriminologie als reine und angewandte Wissenschaft. Ein System der juristischen Tatsachenforschung. Berlin 1950.
- v Schlotheim, H.-H.:** Zur Systematik der Verkehrsunfallflucht. DAR 26 (1957) 349 - 351.
- Schmidt, J.:** Alte Menschen im Verkehr. Polizei, Technik, Verkehr. 12 (1969) 497 - 500.
- Schneider, H.J.:** Alterskriminalität. In: Schneider, H.J. (Hrsg). Psychd 20. Jhd, 528 - 536. Zürich 1981.
- Schneider, K.:** Wahl und Grenzen einer typologischen Erfassung der psychopathischen Persönlichkeit. In: Schneider, K. (Hrsg). Die psychopathische Persönlichkeit, 49 - 54. 9. Aufl. Wien 1950.
- Schneider, W.:** Kriminelle Straßenverkehrsgefährdung (§ 315 c Abs. 1 Ziff. 2, Abs. 3 StGB) Frankfurter kriminalwissenschaftliche Studien, Bd. 2. Frankfurt/M 1978 a.
- Zum Problem der Abschätzung des Zusammenhangs von Sehvermögen und Risiko im Verkehr. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, H. 16, 128 - 135. Köln 1978 b.
- Schöch, H.:** Verkehrsdelinquenz und allgemeine Kriminalität. Ein empirischer Beitrag zum Problem der Fährteignung bei Vorbestraften. NJW 1971, 1857 - 1866
- Strafzumessungspraxis und Verkehrsdelinquenz. Kriminologische Aspekte der Strafzumessung am Beispiel einer empirischen Untersuchung zur Trunkenheit im Verkehr. Stuttgart 1973.
 - Verkehrsdelikte. In: Kaiser, G./Sack, F./Schellhoss, W. (Hrsg). Kleines kriminologisches Wörterbuch, 375 - 380. Freiburg - Basel - Wien 1974.
 - Ist Kriminalität normal? Probleme und Ergebnisse der Dunkelfelduntersuchungen. KrimGegfr 12 (1976) 211 - 278.
 - Täterpersönlichkeit und Schuldfähigkeit. In: Kaiser, G./Schöch, H. (Hrsg). Kriminologie - Jugendstrafrecht - Strafvollzug. München 1982.
- Schönke, H./Schröder, H.:** Strafgesetzbuch - Kommentar. 21. Aufl. München 1982.
- Scholz, P.:** Motive und Ursachen bei Körperverletzungen. In: Weber, H./Würtemberger, T.H. (Hrsg). Kriminologische Untersuchungen, H. 8. Bonn 1958.

- Schoreit, A.:** Dunkelfeldforschung oder: Die Stunde der Wahrheit. Krim 29 (1975) 438 - 440.
- Schröder, H.:** Zur Auslegung des § 316 StGB. NJW 1966, 488 - 489.
- Schubert, G./Spoerer, E.:** Untersuchungsverfahren zur Begutachtung von Kraftfahrern. Forschungsgemeinschaft "Der Mensch im Verkehr eV". Forschungsauftrag des Bundesministers für Gesundheitswesen. 5. Bericht Köln 1968.
- Schuhmann, H.H.:** Trunkenheit am Steuer. Eine kriminologische und strafrechtliche Studie über einen in der Entwicklung begriffenen Typ einer Verkehrsstraftat. Jur. Diss. Kiel 1964.
- Schulte, W.:** Greise als Täter unzüchtiger Handlungen an Kindern. MschrKrim 42 (1959) 138 - 149.
- Schultz, H.:** Verkehrsdelikte. In: Sieverts/Schneider (Hrsg). HWKrim, Bd. 3 Berlin - New York 1966.
- v Schumann, H.J.:** Alterskriminalität. Geriatrie 5 (1975) 251 - 258.
- Schwarz, H.:** Gibt es eine spezifische Alterskriminalität? MedjurGfr 11, 71 - 77, Jena 1971.
- Versuch einer Typologie der Autofahrer. In: Kampf dem Verkehrsunfall. Vorträge gehalten auf der 5. Tagung der medizinischen Wissenschafts-Gesellschaft der DDR zum Studium der aktuellen Lebensbedingungen, 96 ff. Jena 1965. Zitn Kaiser 1970, 324 Fn 641, 466.
- Schweda, L.:** Führerscheininhaber. WiSta 1966, 707 - 710.
- Schweisheimer, W.:** Alte Autofahrer fahren sicherer. ZfV 17 (1971) 30 ff.
- Schwerdtfeger, W./Küffner, B.:** Analyse der Verkehrsteilnahme. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, H. 33 Köln 1981.
- Schwerdtner, E.:** Unfallflucht unter Alkoholeinfluß. Med.Diss. Mainz, 1965.
- Schwind, H.D./Ahlborn, W./Eger, H.J. et al** Dunkelfeldforschung in Göttingen 1973/1974. BKA-Forschungsreihe, Bd. 2. Wiesbaden 1975.
- Seelig, E./Bellavić, H.:** Lehrbuch der Kriminologie. 3. Aufl. Darmstadt 1963.

- Seige, U.E.:** Die Wiederholung der Fahrprüfung als Mittel zur Beurteilung der weiteren Fahrtauglichkeit bei alten und kranken Lenkern. Med. Diss. Zürich 1978. Vgl. auch ZfV 23 (1977) 156 - 161.
- Seiler, V.:** Fahren ohne Fahrerlaubnis. Jur. Diss. Regensburg 1982.
- Sellin, T.:** Die Bedeutung der Kriminalstatistiken. In: Sack, F./König, R. (Hrsg). Kriminalsoziologie, 41 - 49. 2. Aufl. Frankfurt/M 1974.
- Sengling, D.:** Das Problem der Überforderung im Kindes- und Jugendalter. Weinheim - Berlin 1967.
- Sessar, K.:** Empirische Untersuchungen zur Funktion und Tätigkeit der Staatsanwaltschaft. ZStW 87 (1975) 1033 - 1062.
- Rechtliche und soziale Prozesse einer Definition der Tötungskriminalität. Kriminologische Forschungsberichte des Max-Planck-Instituts, Bd. 3. Freiburg 1981.
- Shell-Prognose:** Motorisierung mit gebremster Fahrt, Bd. 11. Hamburg 1979.
- Shinar, D.:** Driver Visual Limitations. Diagnosis and Treatment. D.O. T-HS 803260. Final Report. Springfield/Virginia 1977.
- Sivak, M.:** Menschliche Faktoren und Verkehrssicherheit. ZfV 29 (1983) 77 - 81.
- Skawran, P.R.:** Die Intelligenz des älteren Menschen. Stuttgart 1971.
- Skolnik, J.:** Justice without Trial: Law Enforcement in Democratic Society. New York 1966.
- Snell:** Warte-, Rückkehr- und Meldefrist bei Verkehrsunfällen. NJW 1955, 659 - 660.
- Der Spiegel:** Der Deutsche und sein Auto. 25. Jhg Nr. 53, 36 ff. Vom 27.12.1971.
- Spiegel, W./Günzert, H.:** Soziologische Bedingtheiten von Straßenverkehrsunfällen. Ein Beitrag zur Soziologie des Pkw-Fahrers und des Pkw-Verkehrs. Frankfurt/M 1963.
- Skrinzi, O.:** Die sogenannte Alterskriminalität. ÄrztlP 22 (1970) 5330 - 5332.

- StatB:** Fachserie A - Bevölkerung und Kultur. Reihe 9, Rechtspflege. Stuttgart - Mainz 1952 - 1982.
- Bericht des Bundesamtes für Statistik. WiSta 1961 , 313 ff.
 - Bericht des Bundesministers für Statistik. Führerscheininhaber. WiSta 1966, 707 ff.
 - Reihe 5 Verkehr. Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden 1962 ff.
 - Die älteren Mitbürger und ihre Lebensverhältnisse. Stuttgart - Mainz 1971 a.
- Steffen, W.:** Analyse polizeilicher Ermittlungstätigkeit aus der Sicht des späteren Strafverfahrens. Wiesbaden 1976.
- Stegen, H.E.:** Fahrerlaubnisse, Fahrleistungen und Unfallbeteiligung der Hamburger Kraftfahrer 1961. ZfV 12 (1966) 259 - 279.
- Stein-Hilbers, M.:** Statistik und Kriminalität. In: Sieverts, R. Schneider, H.J. (Hrsg). HWBKrim, Bd. 3, 199 - 222. Aufl. Berlin 1975.
- Steiner, H.:** Statistik der Unfalldirektorenkonferenz über jugendliche Lenker und Neufahrer. In: Jugend- und Motorfahrzeug-Automobilclub der Schweiz. 12. Vortragstagung 1968 in Zürich, 7 ff. Bern 1968.
- Steiner, J.M.:** Die Reform der Schuldprüfung im künftigen Verkehrsstrafrecht. Jur. Diss. München 1962.
- Stephan, E.:** Die Stuttgarter Opferbefragung. Eine kriminologisch-viktimologische Analyse zur Erforschung des Dunkelfeldes unter besonderer Berücksichtigung der Einstellung der Bevölkerung zur Kriminalität. BKA Forschungsreihe, Bd. 3, Wiesbaden 1976.
- Stosberg, M.:** Was kann die sozialwissenschaftliche Gerontologie leisten? AGeront 4 (1974) 345 - 351.
- Stratenwerth, G.:** Grundfragen des Verkehrsstrafrechts. Baseler Juristische Mitteilungen. Basel 1966, 53.
- Strotzka, H.:** Die Persönlichkeit des Verkehrssünders. ZfV 8 (1959) 226 ff.
- Szewczyk, H.:** Der Alkoholiker. Alkoholmißbrauch und Kriminalität, MedjurGefr H. 14. Jena 1979.
- /Drechsler, I.:** Untersuchungen von Alterssittlichkeitstätern. MedjurGefr H. 11, 93 - 100. Jena 1971.

- Tagesspiegel:** Führerschein nicht auf Lebenszeit? Bericht des Tagesspiegels Berlin vom 8.5.1981.
- Kein Führerschein auf Zeit. Bericht des Tagesspiegels Berlin vom 9.5.1981.
- Tews, H.P.:** Soziologie des Alterns. Heidelberg 1971.
- Thomae, H./Knorr, D./Mathey, F.J.:** Einstellungen und Verhaltensweisen älterer Fußgänger in der Großstadt. Zum Forschungsbericht für den Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit. Bonn 1976.
- Tillmann, W.A./Hobbs, G.E.:** The accident-prone automobile driver. AmJPsychol 106 (1949). Zitiert Schultz 1975, 512.
- Toppel, L.:** Über statistische Probleme bei der Ermittlung von eingeschränkter Seheleistung als Unfallursache. In: Deutsches Grünes Kreuz (Hrsg.). Der ältere Mensch am Steuer, 73 - 81. Vortragsveranstaltung Genf 1978.
- Tränkler, U.:** Stabilität von Eigenangaben zur Fahrleistung. ZfV 27 (1981) 123 - 124.
- Tribowski, N.:** Zum Vergleich der allgemeinen und der Verkehrskriminalität. Referat im kriminologischen Seminar der FU Berlin. Leitung: Prof. Dr. U. Eisenberg. Pol 68 (1977) 328 - 331.
- Tröndle, H.:** Abschaffung der Strafbarkeit der fahrlässigen Tötung und fahrlässigen Körperverletzung bei leichtem Verschulden. DRiZ 1976, 129 - 132.
- v Trotha, T.:** Wie beurteilt man Aussagen über die Kriminalitätsentwicklung. Recht und Politik Berlin 1974, 30 - 38.
- TÜV-Rheinland eV:** Die Fahrerlaubnisprüfung, Ergebnisse - Probleme und Möglichkeiten. Vortragsveranstaltung vom 16.8.1973.
- Uhlig, S.:** Die fahrlässige Tötung im Straßenverkehr. Täterkreis und Strafzumessung. Jur. Diss. Bonn 1969.
- Ulrich, H.G.:** Über die Prüfung der Seheleistung im mesopischen Bereich. Fachbereich Umwelttechnik. Diss. Berlin 1976.

- Undeutsch, U.: Psychologische Seite der Fahreignung. In: AFG (Hrsg.). Eignung zum Führen von Kfz, Bd. 15, 24 - 33. Bad Godesberg - Köln 1968.
- Valentin, H./Klosterkötter, W./Lehnert U. u.a.: Arbeitsmedizin Bd. 1. 2. Aufl. Stuttgart 1978.
14. Deutscher Verkehrsgerichtstag - Arbeitskreis I: Richtlinien für die Verfahrenseinstellung bei fahrlässigen Erfolgsdelikten. DRiZ 54 (1976) 83.
- Versen, P.: Erscheinungsformen und Strafzumessung bei der Körperverletzung. Darstellung anhand von Gerichtsakten. AG Bad Dürkheim 1936 - 1946. Jur. Diss. Freiburg 1951.
- Vischer, A.L.: ABC für alte Menschen in gesunden und kranken Tagen. Stuttgart 1966.
- Volk, K.: Reformüberlegungen zur Strafbarkeit zur fahrlässigen Körperverletzung im Straßenverkehr. GA 1976, 161 - 181.
- Wadler, A.: Die Verbrechensbekämpfung im östlichen Europa. Bd. 1. Die Kriminalität der Balkanländer. München 1908.
- Wagner, K./Wagner, H.J.: Handbuch der Verkehrsmedizin. Berlin - Heidelberg - New York 1968.
- Warda, G.: Das zweite Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs. MDR 1965, 1 - 8.
- Weber, H.: Der Einfluß des Lebensalters auf das Leistungsvermögen von Kraftfahrern. ZblVerkmed 19 (1973) 196 - 216.
- Wegner, H.: Forensische Probleme des höheren Lebensalters. MedW 24 (1973) 1785 - 1790.
- Wegner, H.J.: Die Körperverletzung. Ein Beitrag zur Kriminologie und zur Systematik der Körperverletzungsdelikte. Jur. Diss. Frankfurt/M 1963.
- Wehner, B.: Die Latenz der Straftaten. Wiesbaden 1957.
- Weis, K./Müller-Bagehl, R.: Private Strafanzeigen. KrimJ 3 (1971) 185 - 195.
- Weisbrod, H.: Das Interesse am Auto. Frankfurt/M 1974.

- Wettschreck, G.:** Reaktion der Polizeiorganisation auf die steigende Kriminalität. Pol 74 (1983) 10 - 12.
- Willet, T.C.:** Criminal on the Road. A study of serious motoring offences and those who commit them. London 1964.
- Wilms, R.:** Die Vergehen gegen das Straßenverkehrsgesetz im Amtsgerichtsbezirk Hamm in den Jahren 1957/58. Jur. Diss. Bonn 1963.
- Wimmer, A.:** Vereinfachungen im allgemeinen Strafrecht bei der Bestrafung von Verkehrsübertretungen. DAR 29 (1960) 245 - 250.
- Winkler, W.:** Lebensalter und Verkehrsverhalten. In: Hoyos, C. (Hrsg). Psychologie des Straßenverkehrs, 173 - 243. Stuttgart 1965.
- Wittenberg, R.:** Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen. In: BaSt (Hrsg). Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, H. 11. Köln 1977.
- Woll-Schumacher, I.:** Desozialisation im Alter. Stuttgart 1980.
- Wulffen, E.:** Kriminalpsychologie. 3. Aufl. Berlin 1926.
- Wuthrich, K.W.:** Der Gehörlose am Lenkrad. ZUnfB 64 (1971) 224 - 227.
- Zabel, G.:** Einige Probleme zur Unfallflucht. BA 20 (1983) 328 - 350.
- Zelinka, F.:** Führerscheinbesitz, Lebensalter und Unfallgeschehen. Ein soziales Phänomen in der modernen Gesellschaft. Köln 1974.
- Zingerle, H.:** Über das Greisenalter in forensischer Beziehung. ArchKrim 40 (1911) 1 - 54.
- Zuschlag, B./Winkler, W.:** Auswertungen und Ergebnisse einer Befragung von Kraftfahrern zur Erstellung eines geeigneten Fragebogens im Rahmen der Fahreignungsbegutachtung. Teil 1: Probleme der Erfassung von Einstellungen der Fahrgewohnheiten bei Kraftfahrern. Hannover 1973; Teil 2: Extremgruppenvergleich von älteren und jüngeren Kraftfahrern. Hannover 1975.

Lebenslauf

Am 24. April 1955 wurde ich, Johannes Kahl, als zweites von drei Kindern der Dres. med. Hermann Kahl und Waltraut Kahl geb. Drude in Berlin geboren.

In Berlin besuchte ich auch die Grundschule und das Gymnasium und legte im Dezember 1974 die Reifeprüfung ab. Im Sommersemester 1975 nahm ich das Studium der Rechtswissenschaften auf und bestand am 1. Juli 1980 die erste juristische Staatsprüfung. Das Refrendariat begann ich im November 1980 im Kammergerichtsbezirk Berlin. Im Rahmen dieser Ausbildung absolvierte ich meine Wahlstation in San Francisco (USA). Darüber hinaus war ich, neben meiner Tätigkeit als Referendar drei Semester als Korrekturassistent an der Freien Universität Berlin tätig.

Die zweite juristische Staatsprüfung legte ich im Februar 1983 ab und übte bis Oktober 1983 den Rechtsanwaltsberuf aus. Seit November 1983 bin ich in einem Berliner Kreditinstitut tätig.

